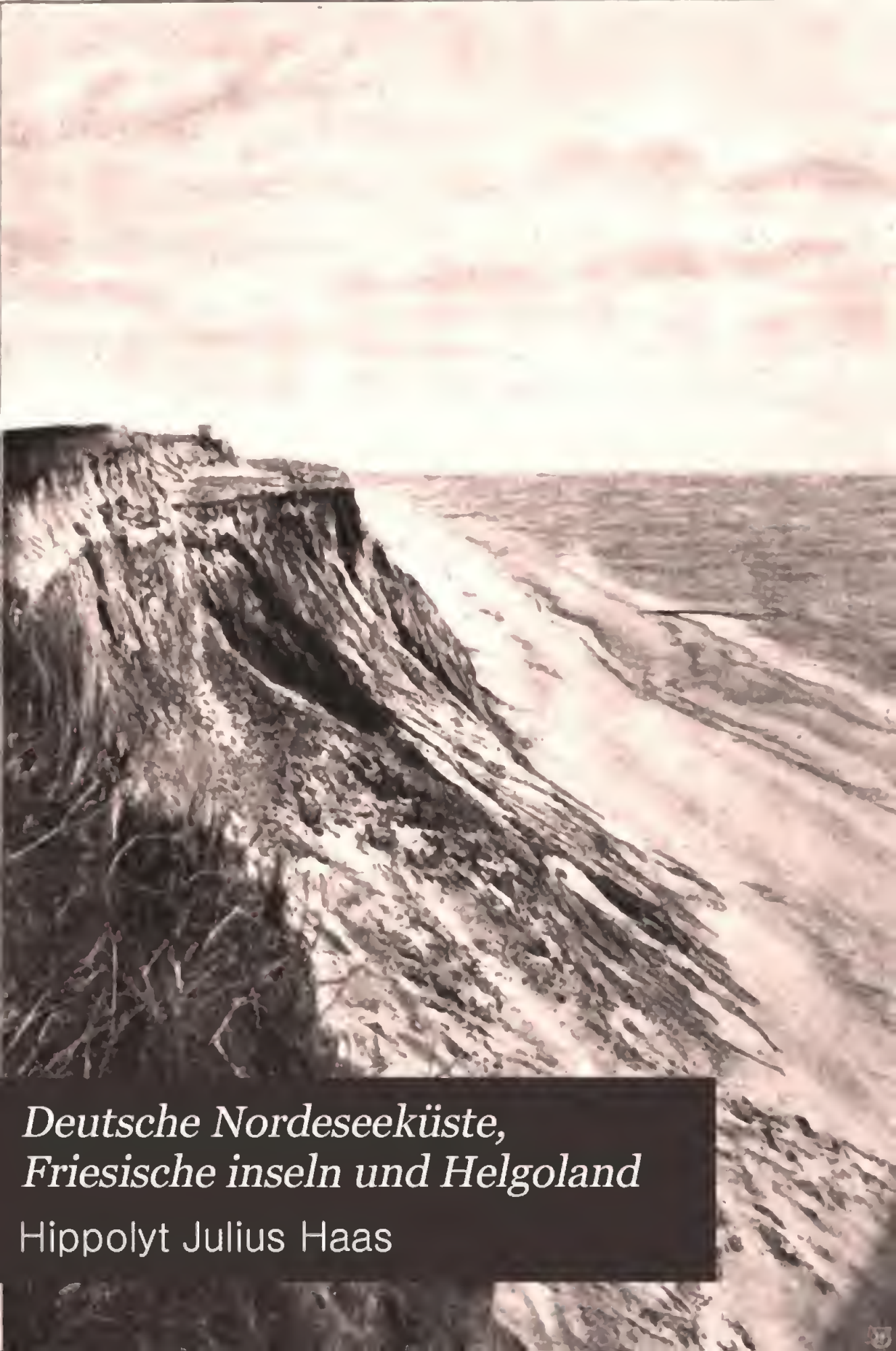


Deutsche Nordeseeküste, Friesische inseln und Helgoland

Hippolyt Julius Haas

Ger 3435.26

Harvard College Library

FROM THE FUND OF

CHARLES MINOT

(Class of 1828).

Received Apr. 16, 1903.

Land und Leute

Monographien zur Erdkunde

Land und Leute

Monographien zur Erdkunde

In Verbindung mit hervorragenden Fachgelehrten

herausgegeben von

A. Scobel

VIII.

Deutsche Nordseeküste

Friesische Inseln und Helgoland.

Bielefeld und Leipzig
Verlag von Velhagen & Klasing
1900

Deutsche Nordseeküste

Friesische Inseln und Helgoland.

Von

Professor Dr. H. Haas

Mit 166 Abbildungen nach photographischen Aufnahmen und einer farbigen Karte.

Bielefeld und Leipzig
Verlag von Velhagen & Klasing
1900

~~1855.26~~
Ger 3435.26

Klopstock.

Alle Rechte vorbehalten.

Druck von Fischer & Wittig in Leipzig.

Digitized by Google

Inhalt.

Seite

I. Allgemeines 3
II. Etwas von der Nordsee 5
III. Geologisches 17
IV. Sturmfluten 26
V. Land und Leute 39
VI. Geschichtliches 58
VII. Von Husum nach Tondern und an die Grenze Jütlands 62
VIII. Die nordfriesischen Inseln 74
IX. Eiderstedt 98
X. Die schleswig-holsteinische Westküste von der Eider bis Hamburg-Altona 102
XI. Hamburg-Altona 114
XII. Helgoland 129
XIII. Die Marschlande am linken Elbufer 137
XIV. Das Geestland zwischen Unterelbe und Unterweser 142
XV. Bremen und die Marschlande am rechten Ufer der Weser 147
XVI. Das Küstengebiet Oldenburgs und Ostfrieslands. Die ostfriesischen Inseln 158

Litteratur 172
Register 173

Abb. 1. Helgoland. Unterland und die Düne.
(Nach einer Photographie von F. Schensky in Helgoland.)

Abb. 2. Strand von Wyk auf Föhr.
(Nach einer Photographie von Waldemar Lind in Wyk auf Föhr.)

Deutsche Nordseeküste.

Thalatta, Thalatta!
Sei mir gegrüßt, du ewiges Meer!
Sei mir gegrüßt viel tausendmal
Aus jauchzendem Herzen,
Wie einst dich begrüßten
Zehntausend Griechenherzen,
Ungtückbekämpfende, heimatverlangende,
Weltberühmte Griechenherzen.

Sei mir gegrüßt, du ewiges Meer,
Wie Sprache der Heimat rauscht mir dein Wasser,
Wie Träume der Kindheit seh' ich es flimmern
Auf deinem wogenden Wellengebiet. —

(H. Heine.)

I.

Allgemeines.

Thalatta, Thalatta!

Gekannt hatte ich ihn zwar schon von meinen Schülerzeiten her, den Freudenruf der Zehntausend, die nach langem Umherstreifen in der Fremde den wogenden Ocean wieder erblicken durften. Gekannt wohl, aber nachempfunden? Nein! Man wird's wohl bei den Tertianern einer Gelehrtenschule in einer weit von den Gestaden der See belegenen Binnenstadt verzeihlich finden, daß ihnen das nötige Verständnis für den Jubelschrei der griechischen Söldner und noch für sonstige andere Schönheiten in des Xenophon Anabasis gemangelt hat. Das lag so in der Natur der Sache, und die Gründe dafür mögen hier besser nicht erörtert werden. Viele Jahre später aber, an einem hellen und sonnigen Junimorgen, sollte mir dieses Verständnis für den Erlösungsruf des umherirrenden Griechenvolkes desto gewaltiger aufgehen, und sicherlich mit nicht geringerer Ergriffenheit, als des jüngeren Cyrus Waffengefährten sie vor Zeiten hinausgeschmettert haben in die schöne Gottesnatur, hat auch mein Mund damals die Worte hervorgestammelt: „Thalatta, Thalatta!"

Auf den Höhen des roten Kliffs bei Wenningstedt auf der Insel Sylt ist's gewesen, als ich zum erstenmal die brausende Nordsee erblickte (Abb. 3). In meinem Leben habe ich viel Schönes gesehen und manches herrliche Landschaftsbild im Norden und

Süden, im Westen und Osten bewundert. Nichts aber von dem allem hat mir jemals wieder einen so großartigen Eindruck gemacht, nichts meine Sinne wieder in solchem Maße gefangen genommen, als diese meine erste Bekanntschaft mit dem brandenden und tosenden nordischen Meere. Noch ebenso lebendig, als ob es gestern gewesen wäre, steht heute, nach mehr als zwanzig Jahren, jenes herrliche Bild in meiner Erinnerung. Vor mir am Rande des steil wie eine Mauer abfallenden Kliffs die stark bewegte, wild aufschäumende See, zu meinen Füßen das lang dahingestreckte, wie ein Schild gegen den unermeßlichen Ocean vorgeschobene Eiland mit seinen weiß schimmernden Dünenketten, seinen freundlichen Dörfern und seiner braunen Heide, im Norden die klargezeichnete Insel Röm, tief am südlichen Horizont der Leuchtturm von Amrum und die Umrisse von Föhr, und hinter mir die grauen, schlammigen Fluten des Wattenmeeres, begrenzt im fernen Osten von der nur leicht angedeuteten Küstenlinie Schleswigs. Und das alles beschienen von der warmen Sonne eines schönen nordischen Sommertages, während um mich herum die Bienen summten und die Möven in den Lüften umherflogen, fürwahr ein Bild, an dem sich mein schönheitstrunkenes Auge nicht genugsam satt sehen konnte! Ganz im fernen Westen aber, auf den Wellen schaukelnd und nicht größer als wie Nußschalen erscheinend, die rauchenden und hochmastigen Panzerkolosse unserer zu jenen Zeiten noch in ihren Kinderschuhen steckenden deutschen Flotte, die auf einer Übungsfahrt in den heimischen Gewässern begriffen waren.

Nichts von der leuchtenden Farbenpracht, welche den blauen Spiegel des Mittelmeeres verklärt, nichts von der Lieblichkeit und Anmut der vom Schatten der Buchenwälder und vom schwellenden Grün der Wiesen umrahmten Ostsee zeigen die Gestade des nordischen Meeres. Grau in grau, nur selten unbewegt und meist gepeitscht von schäumenden Wellen liegt es da. Keine großen Städte, keine üppigen Fluren spiegeln sich in seinen Fluten, allein der von einer dünnen Grasnarbe bewachsene Deich oder der blinkende weiße Sand der Dünen rahmen seine weiten Ufer ein. Eine gewisse Öde und Einförmigkeit schwebt auf dem Wasser, aber eine Öde und Einförmigkeit, welchen der Stempel der Erhabenheit und Gewaltigkeit aufgeprägt ist. Wie ein überirdischer Schimmer, wie ein mystischer Schleier liegt's über dem Gebrüll und Getobe der Nordseewellen. Freilich, die menschliche Sprache ist zu arm, um das in Worten ausdrücken zu können, aber die Tonkunst vermag's. Einer ihrer größten Meister hat es fertig gebracht, den Zauber, den die Nordsee auf ihren Beschauer ausübt, in Töne zu bannen: Richard Wagner in den gespensterhaften Akkorden seiner Einleitung zum Fliegenden Holländer. Ob sie mit ihrer wellendurchfurchten Fläche im Sonnenschein daliegt, ob das scheidende Abendrot sie rosig erglühen läßt, oder ob aus schwarzer Wolkenwand der zackige Wetterstrahl rasch aufleuchtet über das wüste, wogende Wasser, wenn der Donner weithin rollt und des Boreas weiße Wellenrosse dahinspringen, die Nordsee bleibt sich doch immer gleich in ihrer eigenartigen Pracht, ein Abglanz der Unendlichkeit und der Allmacht Dessen, der sie ins Dasein gerufen hat.

Goethe hat einmal gesagt: „Das freie Meer befreit den Geist." Wohl auf wenige Stellen auf unserem Planeten dürfte dieses Wort bessere Anwendung finden, als auf dasjenige Gebiet, dessen Beschreibung dieses Büchlein gewidmet ist. Die Unbeugsamkeit und der Freiheitsdrang des steifnackigen Friesenvolkes, das seine Wohnplätze an den Ufern der Nordsee hat, sie sind zweifellos Produkte jenes fortgesetzten und harten Kampfes, den es seit mehr denn zweitausend Jahren mit den wilden Meeresfluten um seine Heimat führen mußte. Denn nur durch unausgesetzte Anstrengungen sind die Bewohner der Nordseeküste im stande gewesen, das ihnen von der Vorsehung angewiesene Land dem Meere abzugewinnen und dasselbe vor dem Untergang zu bewahren.

Deus 'mare, Friso litora fecit,

so lautet ein alter stolzer Spruch des friesischen Stammes. Seine Richtigkeit werden wir im Verlaufe der nun folgenden Schilderungen kennen lernen, zugleich aber auch die Wahrheit der Verse vom alten Vater Homer:

Denn nichts Schrecklicheres ist mir bekannt,
als die Schrecken des Meeres.

Ist doch die Nordsee zugleich auch eine Mordsee!

II.

Etwas von der Nordſee.

„Das Meer iſt der Raum der Hoffnung
Und der Zufälle launiſch Reich:
Wie der Wind mit Gedankenſchnelle
Läuft um die ganze Windesroſe,
Wechſeln hier des Geſchickes Loſe,
Dreht das Glück ſeine Kugel um;
Auf den Wellen iſt alles Welle,
Auf dem Meer iſt kein Eigentum."
(Schiller.)

Unter allen Meeresräumen unſerer Erde nimmt die Nordſee inſofern eine Ausnahmeſtellung ein, als ihre Grenzen genau ſo wie die politiſchen Areale der civiliſierten Welt auf diplomatiſchem Wege vereinbart und feſtgeſetzt ſind. Das iſt in dem internationalen Vertrage zu Haag geſchehen, der am 6. Mai 1882 von den ſechs Nordſeemächten: Deutſchland, Großbritannien, Frankreich, Belgien, den Niederlanden und Dänemark über die polizeiliche Regelung der Fiſcherei in der Nordſee außerhalb der Küſtengewäſſer abgeſchloſſen wurde.

Nach den Beſtimmungen dieſes Vertrages werden die Grenzen der Nordſee gebildet:

im Norden: durch den 61. Grad nördl. Breite,

im Oſten und im Süden:

1. durch die norwegiſche Küſte zwiſchen dem 61. Grade nördl. Breite und dem Leuchtturm von Lindesnäs (Norwegen),
2. durch eine gerade Linie, die man ſich von dem Leuchtturm von Lindesnäs (Norwegen) nach dem Leuchtturm von Hanſtholm (Dänemark) gezogen denkt,
3. durch die Küſten Dänemarks, Deutſchlands, der Niederlande, Belgiens und Frankreichs bis zum Leuchtturm von Gris-Nez (Frankreich);

im Weſten:

1. durch eine gerade Linie, die man ſich vom Leuchtturm von Gris-Nez (Frankreich) nach dem öſtlichen Feuer von South Foreland (England) gezogen denkt,
2. durch die Oſtküſten von England und Schottland,
3. durch eine gerade Linie, welche Duncansby Head (Schottland) mit der Südſpitze von South Ronaldſha (Orkneyinſeln) verbindet,

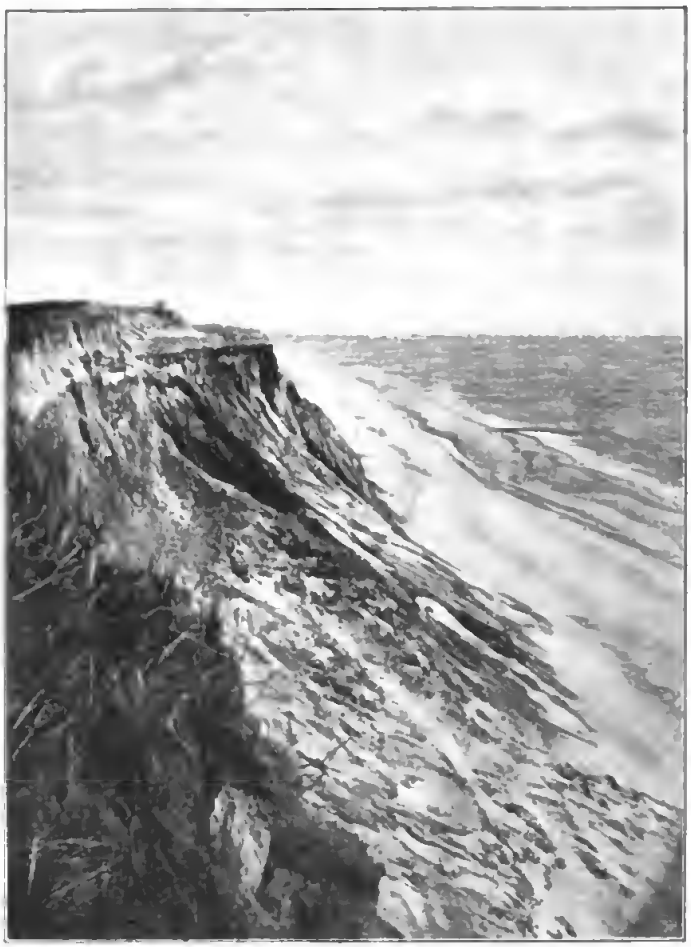


Abb. 3. Rotes Kliff bei Wenningſtedt.
(Nach einer Photographie von Bernh. Laſſen in Weſterland-Sylt.)

Abb. 4. Rettungsstation „Borkum Süd".
(Nach einer Photographie von Wolffram & Co. in Bremen.)

55° 17′ nördl. Breite. Der südlichste Punkt der deutschen Nordseeküste ist zugleich der südlichste des deutschen Dollartufers, da, wo die deutsche Westgrenze den Dollart erreicht, an der Mündung des Grenzflüßchens zwischen Deutschland und Holland, der Westerwoldschen Aa, und befindet sich unter 7° 13′ östl. Länge und 53° 14′ nördl. Breite. Als der östlichste Punkt präsentiert sich Meldorf in Ditmarschen unter 9° 2′ östl. Länge und 54° 29′ nördl. Breite.

4. durch die Ostküsten der Orkneyinseln,
5. durch eine gerade Linie, welche das Feuer von North Ronaldsha (Orkneyinseln) mit dem Feuer von Sumburgh Head (Shetlandinseln) verbindet,
6. durch die Ostküsten der Shetlandinseln,
7. durch den Meridian des Feuers von North Unst (Shetlandinseln) bis zum 61. Grad nördl. Breite.

Der deutsche Anteil der Nordseeküste gleicht in seiner Grundform einem rechten Winkel, dessen Scheitel etwa bei Brunsbüttel an der Elbe zu suchen ist, und dessen beide Schenkel gleiche Länge besitzen, und einerseits bei Borkum, andererseits bei Hvidding in Nordschleswig endigen. Ihr westlichster Punkt ist die Westspitze der äußersten der ostfriesischen Inseln, des Eilands Borkum, der unter 6° 40′ östl. Länge und 53° 35′ nördl. Breite liegt, ihr nördlichster ist da zu suchen, wo die deutsch-dänische Grenze zwischen dem dänischen Grenzorte Vester-Vedstedt und dem deutschen Dorfe Endrup bei Hvidding in Nordschleswig das Wattenmeer erreicht, und zwar unter 8° 40′ östl. Länge und

Zwei Inselguirlanden umsäumen das deutsche Nordseegestade, und auf diese Weise entsteht eine Doppelküste, deren innerer Teil von der eigentlichen Festlandsküste gebildet wird, während der äußere der Inselküste mit der Westspitze von Borkum und der Nordspitze von Röm als Eckpfeiler angehört.

Der nordsüdlich verlaufende Teil unseres Küstengebietes zeigt in seiner nördlichen Hälfte drei Einbuchtungen, diejenige von Husum, von Tönning und von Meldorf, denen die Halbinseln Eiderstedts, der Landschaft Wesselburen und Dieksands entsprechen. Die Buchten des Dollart und der Jade und die Mündungen der Weser

Abb. 5. Boot zu Wasser.
(Nach einer Photographie von Wolffram & Co. in Bremen.)

Abb. 6. Verſandetes Wrack.

und der Elbe gliedern den oſtweſtlich verlaufenden Küſtenteil.

Eine ſelbſtändige Flutwelle beſitzt die Nordſee bekanntlich nicht, ſondern ihre Gezeitenbewegung erhält ſie durch zwei aus dem Atlantiſchen Ocean nördlich von Schottland und durch den Ärmelkanal eintretende Flutwellen. So entſtehen eine Anzahl von Strömungen, welche die Gezeitenbewegungen an der Nordſeeküſte zu recht komplizierten machen. Sechs Stunden braucht die Flutwelle, um von der britiſchen Oſtküſte bis zu den nordfrieſiſchen Inſeln zu gelangen, ſechs Stunden lang läuft der Ebbeſtrom denſelben Weg zurück. Wenn ſich der Meeresſpiegel am Oſtrande des Beckens hebt, ſinkt er an deſſen Weſtrande, und umgekehrt.

An der dem offenen Meere zugewandten deutſchen Nordſeeküſte ſchwankt der Flutwechſel zwiſchen 2,5 und 3,5 Meter, und wird im Mittel als 3,3 Meter angenommen. Den höchſten Betrag zeigt Wilhelmshaven mit 3,5 Meter, dann folgen Geeſtemünde und Bremerhaven mit 3,3 Meter, Brake mit 3 Meter, Emden mit 2,8 Meter, Borkum und Wangeroog mit 2,5 Meter u. ſ. f. Das Minimum aller unmittelbar am Meere gelegenen deutſchen Orte weiſt Helgoland auf, 2,8 Meter zur Springzeit, 1,8 Meter zur Nippzeit.

Von den Gezeiten unabhängige, alſo ſelbſtändige Strömungen ſind nur in demjenigen Teile der Nordſee vorhanden, in welchem die Gezeitenerſcheinungen nahezu verſchwinden, kommen alſo für unſer Küſtengebiet nicht in Betracht. In den geringen Tiefen der Nordſee, wo die Wellenbewegung ſich bis auf den Grund fortpflanzt, vermögen die Windſtrömungen die ganze Waſſermaſſe in Bewegung zu ſetzen. Sobald aber der Wind wieder aufhört, müſſen auch dieſe ganzen Wallungen derſelben wieder verſchwinden. Von der Erregung beſtändiger Strömungen in der mittleren Windesrichtung kann in der Nordſee keine Rede ſein. Dagegen bedingt die Geſtaltung der Küſten Veränderungen des Meeresniveaus, ſobald der Wind das Waſſer vor ſich hertreibt, und dieſer Windſtau gibt dann zu Strömungen Veranlaſſung, welche noch andauern können, wenn ſich die Windrichtung bereits geändert hat.

Zu den charakteriſtiſchen Erſcheinungen der Nordſee gehören die Sturmfluten, die dann eintreten, wenn auf einen ſtarken und anhaltenden Südweſtſturm, der das Waſſer durch den Kanal in die Nordſee gepreßt hat, plötzlich ein Nordweſtſturm folgt, der die vereinigten Waſſermaſſen gegen die deutſchen Küſten treibt. Vernichtende Wirkungen von grauſiger Art, beträchtliche Verluſte an Land und Menſchenleben haben dieſe Sturmfluten zuweilen hervorgebracht, wenn auch dieſe Verheerungen von der Sage manchmal ins Maßloſe und Ungeheuerliche übertrieben worden ſind. An den Küſten, und beſonders an deren ſich verengenden Winkeln und Buchten ſteigt die Flut dann am höchſten. Nach den von Eilker angeſtellten Unterſuchungen fällt die Mehrzahl der ſämtlichen Sturmfluten, von denen man bisher überhaupt Kunde erhalten hat, in den Monat November, etwa ein Viertel der Geſamtſumme! Dann folgen Januar, Dezember und Oktober, die geringſte Zahl zeigen Juni und Juli. Auf die ſechs Wintermonate Oktober bis März kommt eine fünf-

mal größere Zahl schwererer Sturmfluten, als auf die Sommermonate. Das wird erklärlich, wenn man bedenkt, daß es heftige Stürme, förmliche Orkane sind, welche diese Katastrophen herbeiführen. Ungewöhnlich heftige Stürme und Orkane sind aber weiter nichts, als abnorme Gleichgewichtsstörungen des Luftmeeres, und die an unserer Nordseeküste gemachten Beobachtungen zeigen, daß gerade in den Wintermonaten die extremsten Barometerschwankungen vorkommen. Unser Gebiet ist in dem Zeitraum von 1500—1800 durchschnittlich von 50 schweren Sturmfluten in jedem Jahrhundert heimgesucht worden.

Abb. 7. Postfahrt durch das Wattenmeer im Sommer.

Weiter oben ist bereits betont worden, daß die Überlieferungen von den durch diese Katastrophen hervorgerufenen Verheerungen in vielen Dingen zuweilen gar sehr übertrieben sind. Ganz besonders gilt dies von den Chronisten des Mittelalters, deren Zahl keine geringe ist. Ihre Erzählungen bedürften daher erst einer recht gründlichen kritischen Sichtung, bevor man dieselben als Grundlagen für eine Gesamtdarstellung der Sturmfluten an unserer Nordseeküste benutzen könnte. Für Nordfriesland ist das durch die schönen Untersuchungen Reimer Hansens geschehen, und es soll deshalb in einem der folgenden Abschnitte ein kurzer Überblick über die hier in Frage kommenden Ereignisse an der schleswig-holsteinischen Meeresküste mit eingehender Berücksichtigung der soeben angeführten Forschungen gegeben werden.

Die Temperatur an der Wasseroberfläche der Nordsee folgt der Temperatur der Luft, unter Abstumpfung der Extreme, wegen der großen Wärmeabsorption des Wassers. Die Temperaturschwankungen des Oberflächenwassers sind in der Nähe des offenen Oceans am geringsten, da, wo das Wasser vom Lande eingeschlossen ist, am größten, und das Maximum der Temperatur fällt in die Mitte August, das Minimum in die erste Hälfte des Monats März. Mit zunehmender Tiefe nehmen die Temperaturschwankungen des Wassers ab.

Die Schwankungen des Salzgehalts im Nordseewasser sind weniger groß und weniger ungleichmäßig als die der Lufttemperatur folgenden Wassertemperaturen. Im nördlichen tiefen Teil der Nordsee treffen wir das schwerste, salzigste Wasser an, mit 3,56—3,52% Salzgehalt.

Als dem Nordseewasser in seinem mittleren, von fremden Zuflüssen wenig berührten Becken zukommend kann ein Salzgehalt von 3,52—3,48% gelten. In der deutschen Bucht erleidet das Seewasser durch die Zuflüsse der deutschen Ströme eine Verdünnung, die sich sehr weit bemerkbar macht. Das Maximum der Dichtigkeit fällt hier in den Sommer und Herbst, das Minimum in den Winter und in das Frühjahr, entsprechend den schwankenden Wassermengen, welche von den Flüssen abgeführt werden. Für die Zeit vom November bis einschließ-

lich April betragen die Abflußmengen der Elbe und Weser mehr als das Doppelte (1 : 0,45) derjenigen für die Sommerzeit vom Mai bis Oktober. Die Weser erreicht im Februar, die Elbe im März ihren höchsten, beide Flüsse im September ihren niedrigsten Wasserstand. Für die Weser verhält sich die Abflußmenge des wasserärmsten Monats zu der des wasserreichsten (bei Minden) wie 1 : 4, für die Elbe (bei Torgau) wie 1 : 5,2.

Folgende Jahreszeitenmittel des Salzgehaltes an der Oberfläche des Nordseewassers sind in den Jahren 1874—1876 festgestellt worden:

Beobachtungsort	Winter	Frühling	Sommer	Herbst	Jahr
Borkum (Feuerschiff)	3,25	3,25	3,28	3,31	3,28
Weser (Außenfeuerschiff)	3,46	3,31	3,28	3,35	3,35
Helgoland	3,42	3,29	3,26	3,41	3,34
List auf Sylt	2,97	3,03	3,24	3,08	3,08

Nach den Mitteilungen von Arends enthalten 7680 Teile Nordseewasser:

Chlornatrium	197,5	Teile
Chlormagnesium	28,362	„
Chlorkalium	4,446	„
Schwefelsaure Talkerde	10,2	„
Schwefelsaure Kalkerde	4,926	„
Kieselerde	0,782	„

Nach Pfaff zerfällt der Salzgehalt des Nordseewassers, zu 3,44% angenommen, in:

Abb. 8. Postfahrt durch das Wattenmeer im Winter (von Dagebüll nach Föhr).
(Nach einer Photographie von W. Dreesen in Flensburg.)

Chlornatrium	74,20	Teile
Chlormagnesium	11,04	„
Chlorkalium	3,80	„
Bromnatrium	1,09	„
Schwefelsaurer Kalk	4,72	„
Schwefelsaure Magnesia	5,15	„

Der starke Salzgehalt und die hohe Temperatur ihres Wassers lassen ein Zufrieren der Nordsee auf hoher See niemals zu. Dagegen sind Eisbildungen an den Küsten und im Wattenmeer nicht selten; wir werden noch im folgenden Gelegenheit haben, darauf zurückzukommen. Unsere Abb. 7 u. 8 veranschaulichen die besonders im Winter erhöhte Schwierigkeit des Verkehrs im Wattenmeer.

Abb 9 Eine Hallig bei Sturmflut.

Bezüglich der dem deutschen Küstengebiete der Nordsee zugehörigen Schiffe mögen hier einige genaue Mitteilungen gemacht werden. Dieselben sind der Statistik des Deutschen Reiches entnommen und gelten für den 1. Januar 1897. An diesem Tage waren in den Häfen des gesamten deutschen Nordseegebietes beheimatet:

2043 Segler	mit	550258	Registertonnen br. Rauminh.
737 Dampfer	„	1200348	Registertonnen br. Rauminh.
Zus.: 2780 Seeschiffe	mit	1750606	Registertonnen br. Rauminh.

Auf die einzelnen Teile der Nordseeküste verteilen sich diese Zahlen wie folgt:

Nordseeküste Schleswig-Holsteins:

383 Segler	mit	16985	Rt. br.
29 Dampfer	„	10608	„ „
Zus.: 412 Schiffe	mit	27593	Rt. br.

Hamburg und die zu diesem Freistaat gehörigen Häfen:

430 Segler	mit	205842	Rt. br.
388 Dampfer	„	764146	„ „
Zus.: 818 Schiffe	mit	969988	Rt. br.

Provinz Hannover, u. zw. Elbe- und Wesergebiet:

422 Segler	mit	17843	Rt. br.
51 Dampfer	„	30468	„ „
Zus.: 473 Schiffe	mit	48311	Rt. br.

Freie Stadt Bremen:

221 Segler	mit	199982	Rt. br.
218 Dampfer	„	369072	„ „
Zus.: 439 Schiffe	mit	569054	Rt. br.

Großherzogtum Oldenburg:

219 Segler	mit	78063	Rt. br.
19 Dampfer	„	11303	„ „
Zus.: 238 Schiffe	mit	89366	Rt. br.

Provinz Hannover, u. zw. Emsgebiet und Regierungsbezirk Aurich:

365 Segler	mit	31010	Rt. br.
23 Dampfer	„	3305	„ „
Zus.: 388 Schiffe	mit	34315	Rt. br.

Abb. 10. Eine Halligwerft nahe vor dem Einſturz (Langeneß).
(Nach einer Photographie von W. Dreſen in Flensburg.)

In betreff der Schiffsunfälle, welche etwa durchschnittlich in Jahresfrist auf der 295 Seemeilen langen Küstenstrecke des deutschen Nordseegebietes stattfinden, geben die Mitteilungen des kaiserlichen statistischen Amtes ebenfalls interessante Aufschlüsse.

Die Aufstellung für das Jahr 1896 weist aus:

51 Strandungen,
7 Kentern,
5 Sinken,
65 Kollisionen,
37 andere Unfälle.

Zusammen: 165 Unfälle.

Der Verlust an Schiffen betrug 31, Verluste an Menschenleben werden 22 verzeichnet.

Diese Zahlen beziehen sich natürlich nicht nur auf deutsche Schiffe allein, sondern auch auf solche anderer seefahrender Nationen, also auf sämtliche Schiffsunfälle an der deutschen Nordseeküste überhaupt. Betrachten wir die Verunglückungen, die nur deutsche Schiffe betroffen haben, so finden wir in der Statistik für das Jahr 1896 folgende Daten:

Der Gesamtverlust an deutschen Schiffen in sämtlichen Meeren dieser Erde zusammen betrug 79. Darunter befanden sich 35 Strandungen und 10 verschollene Schiffe.

Auf das Gebiet der Nordsee mit dem Skagerak fallen hiervon: 28 Schiffe mit 36 verlorenen Menschenleben, auf dasjenige der Ostsee, einschließlich der Belte, des Sundes und des Kattegats: 20 Schiffe mit 20 verlorenen Menschenleben!

Auch in Bezug auf die Verluste an Schiffen und Menschenleben, mit welchen die Schiffsunfälle verbunden waren, steht das deutsche Nordseegebiet dem Ostseegebiet im Verhältnis zu seiner Küstenlänge bedeutend voran. Besonders stark ist dort der Verlust an Schiffen und Menschenleben im Küstengebiet zwischen Eider und Elbe mit den Mündungen und Gebieten dieser Flüsse, an welch letzterem Küstenteile sich zugleich der stärkste Verlust an Menschenleben zeigt. Ziemlich groß ist auch die Zahl der verlorenen Schiffe an der Küste von Ostfriesland mit den ostfriesischen Inseln nebst dem Dollart und dem Emsgebiet bis Papenburg, dann im Mündungsgebiet der Weser und Jade, und schließlich an der Westküste von Schleswig-Holstein von der dänischen Grenze bis zur Eidermündung mit den dazu gehörigen Inseln.

Untersucht man das Verhältnis der Totalverluste zur Gesamtzahl der von Unfällen betroffenen Schiffe, so war im Jahre 1896 die Strecke zwischen der dänischen Grenze und der Eidermündung die verlustreichste. Ihr stand an Gefährlichkeit am nächsten die Küstenstrecke zwischen Wangeroog und der niederländischen Grenze. Dann folgt das Mündungsgebiet der Weser und Jade. Der verhältnismäßig geringste Verlust entfiel auf die Westküste Schleswig-Holsteins zwischen Eider und Elbe.

Abb. 11. Grab Theodor Storms in Husum.
(Nach einer Photographie von Hans Breuer in Hamburg.)

Es wäre nicht angängig, von der deutschen Schiffahrt in der Nordsee zu sprechen, ohne nicht auch etwas der im blühenden Aufschwunge begriffenen deutschen Hochseefischerei zu gedenken. Am 1. Januar 1898 betrug die im Dienste der deutschen Hochseefischerei stehende Flotte der Nordsee:

563 Fahrzeuge mit 94 898 cbm Raumgehalt und 3503 Mann Besatzung. Darunter waren 117 Dampfer

mit 48027 cbm Raumgehalt und 1185 Mann Besatzung.

Der Wert der Hochseefischereifahrzeuge im deutschen Nordseegebiet und ihrer Ausrüstung, unter Abrechnung von 10—25% vom Anschaffungswert betrug für 1897 etwa 12660000 Mark. Heute kann man nach der Begründung großer Gesellschaften für Hochseefischerei in den Jahren 1897 und 1898 jedoch einen wesentlich höheren Kapitalsantagewert annehmen.

Zu den Zeiten der alten Hansa beherrschte Deutschland in Wisby, Bergen, wohl im nördlichen wie im südlichen Eismeer betrieben.

Im Jahre 1866 erwachte in weiteren Kreisen der Nation auch wieder der Sinn für die Förderung der deutschen Seefischerei, und zu Beginn der siebziger Jahre war bereits in Blankenese und Finkenwerder eine nennenswerte Hochseefischerei im Betrieb, welche über 139 kleine Segler mit 437 Mann Besatzung verfügen konnte und, je nach der Güte des Jahres, Erträgnisse von 100000 bis 250000 Mark aufwies. Der eigentliche Aufschwung der deutschen Hoch-

Abb. 12. Hafen von Tönning.
(Nach einer Photographie von Hans Breuer in Hamburg.)

Schonen und vor allem in Island den Fischmarkt. Dann aber wurden die deutschen Fischer und Händler überall von den Engländern und Schotten, Franzosen, Holländern, Skandinaviern und Dänen zurückgedrängt. Vor achtzig Jahren machte man in Bremen nach langer Zeit wieder einen Versuch, die Heringsfischerei neu zu beleben, doch konnte sich die zu diesem Behufe gegründete Aktiengesellschaft nicht lange halten, weil der Zoll für deutsche Heringe höher war als derjenige für holländische, und so ging das Unternehmen wieder ein. Später und besonders in den vierziger Jahren des neunzehnten Jahrhunderts wurde dann von Bremen aus ein lebhafter Watfischfang so seefischerei stammt jedoch erst aus dem Ende des neunten Jahrzehnts. Wie groß dieselbe für das deutsche Nordseegebiet zur Stunde schon geworden ist, das haben wir weiter oben schon gesagt.

Bedeutende kapitalistische Hochseefischereiunternehmungen der neueren Zeit sind die Aktiengesellschaft Nordsee in Nordenham, die mit 26 Dampfern und drei Millionen Mark Kapital Fischfang betreibt, sodann eine große Heringe und Hochseefischerei gesellschaft in Geestemünde, welche den Heringsfang mit zehn Dampfloggern statt mit Segelloggern betreibt, ferner neue Heringsfischereigesellschaften in Emden, in Vegesack, in Etsfleth und in Glückstadt. Man hofft,

Abb. 13 Kirkeby auf Röm.
(Nach einer Photographie von W. Dreesen in Flensburg.)

damit der großen Einfuhr von Heringen aus dem Auslande eine erfolgreiche Konkurrenz bieten und die hohen Geldsummen, welche für dieses wichtige Volksnahrungsmittel fremden Nationen zufließen, dem Reiche erhalten zu können, namentlich wenn entsprechende Zollveränderungen durchgeführt würden. Im Zeitraum von fünf Jahren hat Deutschland nicht weniger als 355 Millionen Mark für eingeführte frische und zubereitete Seefische an das Ausland bezahlt, darunter für Salzheringe und frische Fische, meist sogenannte grüne Heringe, 330 Millionen Mark!

Die Fischkutter der verschiedenen Hochseefischereigesellschaften gehen in der Regel als Flottillen von zwanzig, dreißig und noch mehr Schiffen in See. Die Dampfer sind

Abb. 14. Die Blockhäuser des Seebades Lakolk auf Röm.
(Nach einer Photographie von W. Dreesen in Flensburg.)

etwa 31 Meter lang, besitzen 150 Tonnen Rauminhalt und Maschinen von 259 Pferdekräften. Etwa acht Tage bleiben die Fahrzeuge in der Regel dem Heimathafen fern, und es kommt vor, daß ein solcher Dampfer 30000 Kilogramm und noch mehr Fische an den Markt bringt. Sie sind bestrebt, am Sonntag zurück zu sein, Montag und Dienstag findet alsdann die Versendung der gefangenen Fische statt, um vor Freitag, dem Haupttage für den Fischgenuß, die gesamte Beute auf die Märkte zu schaffen.

Mangelnder Absatz hat ursprünglich die gedeihliche Entwickelung des Fischhandels gehemmt, so daß der Verbrauch von frischen Seefischen eigentlich nur auf die Küstenstriche beschränkt gewesen ist. Erst die fortschreitende Organisation des Fischhandels, besonders vermittelst großer Fischauktionen in Hamburg, Altona, Geestemünde und Bremerhaven, der verbesserte, mit praktischen neuen Verpackungs- und Kühlvorrichtungen versehene Transportdienst der Fische ins Binnenland u. dergl. Dinge mehr konnten die Fortentwickelung unseres Fischhandels in gedeihlicher Weise fördern, so daß im Jahre 1896 die Bruttoerträge der deutschen Hochseefischerei in der Nordsee bereits zehn Millionen Mark erreichten. Der dauernd steigende Umsatz der Fischauktionen betrug im Jahre 1898:

in Hamburg . . .	1295139	Mark,
in Altona	1993632	„
in Geestemünde . .	3459908	„
in Bremerhaven . .	729946	„

was an diesen vier Plätzen einem Gesamtumsatz von 7478625 Mark entspricht, gegenüber 6938902 Mark im Vorjahre. Doch ist hier zu bemerken, daß den Auktionsmärkten auch von ausländischen Fischereien und Fischern Waren zugeführt werden. Dagegen aber ist in der Gesamtsumme ein fünfter Fischmarkt, Nordenham, nicht verzeichnet, wo Auktionen nicht stattfinden, der aber jährlich für mindestens 1500000 Mark Fische anbringen dürfte.

Abb. 15. Mädchen in Römer Tracht.
(Nach einer Photographie von W. Dreesen in Flensburg.)

Sowohl das Reich, als auch dessen dabei interessierte Einzelstaaten suchen die Seefischerei in Deutschland nach Kräften zu fördern, wobei der Deutsche Seefischereiverein wirksame Unterstützung bietet. Von Reichs wegen werden gegenwärtig 400000 Mark im Jahre für diese Zwecke aufgewendet, abgesehen von verschiedenen wissenschaftlichen Forschungen und Unternehmungen, die aus dem Reichssäckel bezahlt werden und der Erweiterung unserer Gesamtkenntnisse von der Tiefsee, also damit auch den Fischver-

Abb. 16. Strand von Sylt zur Zeit der Flut.

hältnissen dienen (Plankton- und Valdivia expedition).

Die deutsche Hochseefischerei wird bekanntlich alle Jahre von einem Kreuzer der Kaiserlichen Marine überwacht. An Bord desselben war in den jüngstverflossenen Jahren eine Fischereischule eingerichtet, in der eine Anzahl von Berufsfischern — 1897 waren es deren 14 — durch einen besonders ausgebildeten Offizier und einen Arzt Unterricht in Navigation, über Wissenswertes aus ihrem Gewerbe und über den menschlichen Körper nebst Anleitung für das Verhalten bei Unglücksfällen erhielten. Dieser Kreuzer dient zugleich als Sanitätswache für die Fischer, und er hilft auch den Fischereifahrzeugen, die bei schwerem Wetter in Seenot wrack geworden sind. Für den allgemeinen Reiseplan dieser Marinefahrzeuge sind die Wünsche des Deutschen Seefischervereins angehört worden.

Vom 29. März bis zum 18. November 1898 versah die „Olga" den Schutzdienst der Nordseefischerei; 1899 haben „Zieten" und „Blitz" diese Arbeit besorgt.

Hoch klingt das Lied vom braven Mann,
Wie Orgelton und Glockenklang!

Wer müßte nicht an Bürgers Verse denken, wenn er der Rettungsstationen der Deutschen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger ansichtig wird, die, 116 an der Zahl, allenthalben an der deutschen Meeresküste verbreitet sind. 51 davon sind sog. Doppelstationen, mit Boot und mit Raketenapparat ausgerüstet, 49 Boots-, 16 Raketenstationen. 44 dieser Stationen entfallen auf das Gebiet der deutschen Nordseeküste, 72 auf das Gelände an der Ostsee. Seit der Begründung der Gesellschaft im Jahre 1865 sind 2510 Menschenleben durch ihre Stationen und Geräte dem grausigen Tod in den Fluten entrissen worden, und zwar 2169 Personen in 388 Strandungsfällen durch Boote und 341 Menschen in 75 Strandungsfällen durch die Raketenapparate. Allein im Jahre 1898—1899 wurden auf solche Weise 96 brave Seeleute vor dem Untergang bewahrt (Abb. 4 u. 5).

Aus dem gesamten deutschen Vaterlande fließen diesem Unternehmen warmer Nächstenliebe milde Gaben zu, und ein über das ganze Reich ausgespanntes Netz von Vereinigungen ist thätig, um diese Hilfsquellen nicht versiegen zu lassen, deren Totalbetrag im Rechnungsjahre 1898/1899 151 064 Mark 62 Pfennige betrug, wozu noch 87 107 Mark

81 Pfennige außerordentlicher Einnahmen hinzukamen, so daß sich die Gesamtsumme der Einnahmen in der besagten Zeit, incl. der Zinsen von betegten Kapitalien, auf 301 714 Mark 20 Pfennige belaufen hat, denen 199 846 Mark 32 Pfennige Ausgaben gegenüber standen. Seit ihrer Begründung, atso in den verflossenen 35 Jahren, hat die Gesellschaft 4 674 254 Mark 37 Pfennige für ihre edten Zwecke verausgabt.

Freilich, neben diesen Aufwendungen an klingender Münze hat es noch ganz anderer an Aufopferung und kühnem Mute von seiten der Männer von der Waterkante bedurft, die furchtlos ihr Leben einzusetzen gewohnt sind, wenn es gitt, die armen Schiffbrüchigen aus schwerer Todesnot zu erretten. Aber diese Dinge lassen sich ja nicht in gemünztes Gold und Silber umwerten!

III.

Geologisches.

„Wie viete der Reisenden, die die Nordsee auf den großen Post- und Passagierrouten kreuzten, mögen sich wohl gefragt haben, wie tange diese merkwürdige See schon existiere, d. h. wann die jetzt von ihren Wogen überspütte Ftäche sich so weit gesenkt habe, daß sie so viet niedriger liegt, als ihre Umgebung?“ So fragt der bekannte Kieler Geograph und Oceanograph Otto Krümmel in einem kleinen Aufsatz über die geographische Entwickelung der Nordsee, aus dessen reichem Inhalte wir hier Verschiedenes schöpfen wollen.

Die Nordsee ist ein sehr seichtes Gewässer — sie besitzt nur eine durchschnitttiche Tiefe von 89 Metern —, und eine Hebung des Bodens um hundert Meter würde völlig genügen, ihren ganzen südlichen Teit in trockenes Land umzuwandetn, das dann Eng-

Abb. 17. Westerland auf Sylt. (Nach einer Photographie von Bernh. Lassen in Westerland-Sylt.)

Abb. 18. Kurhaus in Weſterland.
(Nach einer Photographie von Bernh. Laſſen in Weſterland-Sylt.)

land, Dänemark und Holland verbände. Nun iſt wohl kaum eine Stelle auf unſerem Erdballe vorhanden, welche, wenn ſie heute vom Ocean überſpült wird, im Verlaufe der Äonen nicht auch einmal feſtes Land geweſen wäre, und umgekehrt. Das iſt ſo auch mit dem von der Nordſee der Gegenwart eingenommenen Areale der Fall geweſen. Während der cretaceiſchen Periode zog ſich wohl ein ziemlich tiefes Meer vom Atlantiſchen Ocean her über Frankreich, die Britiſchen Inſeln, die Nordſee, das ſüdliche Skandinavien und die baltiſchen Gebiete hin, deſſen Abſätze — die Kreideſchichten — hier überall bekannt ſind. Mit Beginn der Tertiärzeit war das Bild wohl ſchon ein etwas anderes. Der Norden unſeres Gebietes war zum größeren Teil Feſtland, das von Skandinavien nach Schottland und von dort über die Britiſchen Inſeln nach Frankreich herüberreichte und ein flaches, von ſumpfigen Küſten umgebenes Meer über dem jetzigen unteren Themſengebiete, der ſüdlichen Nordſee und Belgien im Norden und Weſten abſchloß. Im nördlichen Teile des Landes erhoben ſich mächtige Gebirge und Hochländer, Vulkane rauchten dort, und große Flüſſe ſtrömten dem Meere zu. Etwas ſpäter, zur Zeit als die Londonthone abgeſetzt wurden, griff dieſes flache Binnenmeer nach Nordweſten hinüber, und am Ende des Eocäns ſtand es auch durch Flandern, Nordfrankreich und die Gegend des jetzigen Ärmelkanals durch einen ſchmalen Zugang mit dem damaligen Atlantiſchen Ocean in Verbindung.

Wiederum verſchieden geſtalteten ſich die Verhältniſſe während des Oligocäns, indem ſich wieder ein Abſchluß in Geſtalt eines Iſthmus von Dover nach Flandern und den Ardennen hinüber gebildet hatte, welcher die holländiſch-oſtengliſche Bucht dieſes Oligocänmeeres von einem Golfe des Atlantiſchen Oceans trennte.

Von nun an beginnt eine allmähliche allgemeine Trockenlegung unſeres Areals, und gegen Schluß der Miocänzeit griff das miocäne Meer nur noch durch einen verhältnismäßig ſchmalen Arm über Belgien, Schleswig-Holſtein und Hannover bis in das baltiſche Gebiet hinüber, ohne jedoch den Oſten Deutſchlands und Skandinavien noch zu erreichen. Jukes-Browne iſt der Anſicht, daß ſich damals auch die bekannte tiefe Rinne ausgebildet habe, welche die Uferlinien Norwegens gegen die jetzige Nordſee abgrenzt und dem Skagerrak ſo erhebliche Tiefe gibt. Sie ſoll zu jener Zeit das breite Thal eines großen, aus den baltiſchen Landflächen hier den Weg ins

Nordmeer ſich ſuchenden und mit der fortſchreitenden Hebung des Landes ſich immer tiefer einſchneidenden Rieſenfluſſes geweſen ſein.

In der Pliocänzeit war im angtobelgiſchen Gebiete wiederum Meer, das im Weſten durch das Feſtland begrenzt wurde, wetches ſich noch ungebrochen von Engtand nach Frankreich hinüberzog. Die damats abgetagerten Dieſterſchichten enthatten eine große Überzahl von mediterranen Foſſitien; von 250 Arten haben 205 unzweifethaft ihre Hauptverbreitung in den ſüdeuropäiſchen Gebieten, und 51 davon ſind noch im heutigen Mittetmeer tebend zu finden. Doch reichte dieſer Gotf wärmeren Waſſers ſicherlich nicht weit nach Norden, wo noch das atte ſchottiſch-ſkandinaviſch-battiſche Feſtland eine gewaltige Schranke gegen das Nordmeer hin bildete. Dieſes Feſtland genoß lange Zeit hindurch ein warmes und feuchtes Ktima, unter deſſen Einwirkung die Geſteine ſeiner Oberfläche zu tateritiſchem Detritus verwitterten. Und aus dieſem dürfte wiederum das Material zu den tertiären mariuen und vielleicht auch noch andersgeſtaltigen Abtagerungen in dem hier in Frage kommenden Areate genommen worden ſein.

Noch in die Pliocänzeit hinein fallen wohl die großartigen Bodenbewegungen, wetche den völligen Zuſammenbruch dieſes ſoeben erwähnten, Schottland mit Skandinavien und Fintand verbindenden Feſttandes zur Fotge hatten und auch einen ſehr großen, wenn nicht gar den allergrößten Teit des heutigen Norddeutſchlands in Mitteidenſchaft gezogen haben. Dadurch trat eine Verbindung mit dem nördtichen Ocean ein, und es entſtand ein Meeresgebilde, das unſerer heutigen Nordſee in vielem wohl ſchon recht ähntich geſehen haben mag, doch noch etwas kteiner war, ats dieſe. Die Shettandsinſetn waren damats noch mit Schotttand landfeſt, die Oſtküſte Englands reichte etwa 100 Kilometer weiter nach Oſten, dagegen waren wieder die öſttichen Teite von Norfolk und Suffotk vom Meere bedeckt, ebenſo auch Belgien, das untere Rheingebiet, die Küſte Oſtfrieslands, jedenfalls aber nicht viel mehr vom ſchleswig-hotſteiniſchen Lande. Der Süden Englands war noch im landfeſten Zuſammenhang mit Frankreich. Dieſe erſte, pliocäne Nordſee hatte alſo die Geſtatt eines allein nach Norden zum arktiſchen Gebiet hin geöffneten Gotfes. Groß wurde ihr Atter jedoch nicht. Schon am Schtuſſe der Ptiocänzeit wurde der belgiſch-niederländiſche Teil wieder trockenes Land, vielleicht zugebaut von den Anſchwemmungen des Rhei-

Abb. 19. Friedhof für Heimatloſe.
(Nach einer Photographie von Bernh. Laſſen in Weſterland-Sylt.)

nes, der damals, wie aus ſeinen Schotlern und Ablagerungen im ſogenannten Cromerforeſt hervorgeht, an der Küſte Nordenglands nach Norden ſtrömte und die Themſe als linken Nebenfluß aufnahm, um irgendwo in der Höhe von Norfolk in einer ſee- und ſumpfreichen Tellalandſchaft zu münden.

Dann kam die Eiszeit. Mächtige Eisſtröme zogen von Skandinavien her über die wieder ganz feſtländiſch gewordene Nordſee, überall ihren Moränenſchutt ausbreitend. Und als dieſe Kälteperiode auch zum Abſchluß gelangte und die gewaltigen Eismaſſen zum Schmelzen gebracht worden waren, lag an der Stelle der heutigen Nordſee wiederum ein ausgedehntes Feſtland. Ein milderes Klima herrſchte über dieſes von Mitteleuropa aus überall zugängliche Gebiet, und die Vertreter derſelben Flora und Tierwelt, die wir heute noch finden, gediehen auf ſeinem Boden neben vielen anderen ſeit dem ausgeſtorbenen Formen, wie Mammut, Nashorn, Löwen, Bären u. ſ. w. Gleichzeitig hielt der paläolithiſche Menſch ſeinen Einzug in das eisfrei gewordene Land. Abermals ließ der Rhein als Hauptſammler der atmoſphäriſchen Niederſchläge Mitteleuropas ſeine gewaltigen Fluten nach Norden ſtrömen. Die Doggerbank, unſeren Fiſchern als Fiſchgrund wohlbekannt, bildet das Überbleibſel eines alten Höhenrückens, der durch keine jüngeren Ablagerungen ſich hat verdecken laſſen, und hier ſcharren die Fiſcher, mit ihren Grundnetzen nach Plattfiſchen jagend, die Überreſte vom Mammut, vom Biſon, vom wollhaarigen Rhinoceros, von Rentieren, Elchen, Hyänen, Wildpferden und noch anderen Tieren mehr auf. Dieſe Knochenanſammlungen werden als die Ablagerungen und Schotter des alten Rheinlaufes gedeutet, die hier zuſammengeſchwemmt zur Ruhe gelangt ſind.

Die zweite, und zwar die heutige Nordſee folgte dann durch allmähliche Senkung auf dieſes letzte angloſkandinaviſche Feſtland. Allenthalben drang das Meer vor, deſſen Wellen erſt die Doggerbank als eine Inſel umſpülten und in ſpäter Zeit ganz überflutet haben. Von der Nordſpitze Jütlands bis zum Iſthmus von Calais-Dover zog ſich, auf erhöhtem Vorlande belegen, ein großartiger Dünenwall dahin, der einem hinter ihm vorhandenen weiten von Hügeln, Heiden, Mooren und Sümpfen bedeckten Gebiete Schutz gewährte. Größere und kleinere, von dem hohen Geeſtrücken der cimbriſchen Halbinſel herabkommende Waſſerläufe mögen dasſelbe durchzogen haben. An dem höher belegenen Küſtenſaume brachen ſich die Seewinde, ſo daß ſich auf dem Hinterlande eine kräftige Waldvegetation entwickeln konnte. Dem gewaltigen Andrange der Meereswogen von Norden und Weſten her konnte die immer ſchmaler gewordene anglogalliſche Landenge nicht länger mehr widerſtehen. Sie zerriß, und

Abb. 20. Leuchtturm bei Kampen.
(Nach einer Photographie von Bernh. Laſſen in Weſterland-Sylt.)

Abb. 21. Weg nach Rantum.
(Nach einer Photographie von Bernh. Lassen in Westerland-Sylt.)

die Verbindung zwischen Kanal und Nordsee entstand. Ein allgemeiner Senkungsprozeß im fragtichen Gebiet begünstigte wohl diesen Vorgang. Damit war aber auch die das Festtand schützende Dünenkette preisgegeben. Die Fluten brachen in das Land ein und zerstörten die Dünenwälle mehr und mehr, so daß im Laufe der Zeit nur noch die Insetn davon übriggebtieben sind, wetche heute die äußere Umsäumung unserer Nordseeküste bitden. Auch diese sind durch den stetigen Anprall der Wellen immer geringer an Umfang und Ausdehnung geworden, und jedes Jahr bringt hier neue Zerstücketungen mit sich. Die Überreste der zerstörten Watdungen und Moorbitdungen sind uns in den unterseeischen Wätdern und in den Targmassen erhatten gebtieben, die sich in großartiger Ausdehnung längs der ganzen deutschen Nordseeküste finden und die Unterlage des Watts bitden. An gewissen Stellen, so in den Marschen von Jever in Ostfriestand, besitzen diese Moore sogar an 16 Meter Mächtigkeit. Ohne Ausnahme zeigen sie deutlich, daß sie von Süßwasserpflanzen gebildet wurden; Eichen, Birken, Espen, Erten, Weißdorn, Haselstaude und mehrere Arten von Nadethötzern nehmen an dieser Zusammensetzung teit. Die Bäume stehen teilweise noch frei und aufrecht im Meerwasser, teilweise sind dieselben von einer zwei bis drei Meter mächtigen Schtickschicht bedeckt; in den meisten Fällen sind sie, jedenfalls unter der Einwirkung der Stürme und Fluten, denen sie einst ausgesetzt waren, in der Richtung nach Südost überkippt. Es sind, wie schon vor Jahren von dem schteswig-hotsteinischen Geotogen Ludwig Meyn ausdrücklich betont worden ist, keine brackischen oder salzigen Lagunenmoore, sondern vollkommene Festtands- und Süßwasserbitdungen, wetche mit diesen ihren Eigenschaften nur entstehen konnten in einem wesenttich über der See erhabenen, hügetigen Terrain und unter einem Ktima, das der natürlichen ungepflegten Baumvegetation mehr hold ist, als das gegenwärtige Klima unserer Westküste mit ihren ungebrochenen Sturmwinden.

An der Westküste von Sytt liegen sogar noch sotche untermeerische Torsbänke, über welche die äußere Landgrenze längst zurückgeschritten ist. Ungewöhntiche Sturmflnten zerreißen die äußersten derselben und werfen ihre losgelösten Schollen ans Land, ein Um-

stand, der auf der Insel stets als eine Wohlthat und eine dankenswerte Gabe des Meeres betrachtet wird, da dieselbe an Brennmaterial arm ist.

Man wird kaum fehlgehen, wenn man sich das Landschaftsbild an der deutschen Nordseeküste nach dem Eindringen des Meeres in das obenerwähnte Areal nicht viel anders vorstellen will, als dasselbe in der Gegenwart erscheint. Natürlich nur dem Typus, dem Charakter nach, denn was die Umgrenzungen des damaligen Festlandes und der Inselwelt jener vergangenen Tage betrifft, so waren dieselben grundverschieden von denjenigen der Jetztzeit. Der westliche Rand der Inseln lag sicherlich viel weiter seewärts, als dies nunmehr der Fall ist, und die Konturen der Festlandsküste, so wie sie sich heutzutage darstellen, sind nach vielen Peripetien größtenteils die Produkte der späteren Zeiten und das Werk menschlicher Arbeit und unablässigen Fleißes. Aber gerade so wie heute haben wohl auch dazumal größere und kleinere Eilande aus dem seichten Meere hervorgeragt, die Überreste der hügeligen Partien des untergesunkenen Landes, geradeso wie heute füllte das Watt mit seinen Tiefen und Prielen den Zwischenraum zwischen diesen Inseln und dem Festlande aus, geradeso vollzog sich schon damals jener eigentümliche Wechselprozeß der Zerstörung des Küstenlandes durch das Meer und das Wiederabsetzen dieses losgelösten Materials an einer anderen Stelle, jener Vorgang, dem das Watt und die daraus hervorgegangenen Marschen ihr Dasein verdanken. Denn was die See an einer Stelle nimmt, das schenkt sie an einer anderen wieder her. Allerdings, sehr einfach ist dieser Prozeß der Landneubildung nicht, es ist derselbe vielmehr ein komplziertes Ding, bei welchem vieles noch nicht gehörig aufgeklärt ist. Das Material, das hierbei in Betracht kommt, ist ein sandiger und glimmerreicher Schlick, welcher unter der Einwirkung von Ebbe und Flut abgesetzt wird, und zwar nicht vom Meere allein, sondern auch von den verschiedenen Zuflüssen der Nordsee. Er besteht aus den feinerdigen Stoffen, welche die Flüsse mit sich führen, aber mehr von zerstörten älteren Flußalluvionen als von zerstörtem Gebirge herrührend, dann aus den mineralischen Teilen, die von den Abnagungen des Meeres an den benachbarten tertiären, diluvialen und alluvialen Küsten stammen, aus dem feinen Meeressande, welcher durch die Brandung mit in Suspension gebracht wird, aus den unzähligen Resten von winzig kleinen Lebewesen der marinen Tier- und Pflanzenwelt und der ins Meer geführten Süßwasserbewohner, und den Humussäuren der von allen Seiten kommenden Moorwässer, welche sich mit den Kalk- und Talkerdesalzen des Meeres niederschlagen. „Letztere liefern so den Schlamm, das wichtigste Bindemittel für die Sandmassen und übrigen Stoffe, welche vom Meere und den Flüssen an den Mündungen angehäuft werden. Die humussauren Salze bilden den Hauptfaktor für die Entstehung der Watten und der Marschen. Hieraus erklärt sich auch in gewisser Hinsicht das Fehlen der Wattenbildungen in anderen Meeren, wie z. B. in der salzarmen Ostsee“ (Haage).

Die Watten sind nun, wie man sie treffend genannt hat, ein amphibisches Übergangsgebilde zwischen Wasser und Land, ein Gebiet, das für das gewöhnliche Auge vom übrigen Meere nicht zu unterscheiden ist, wenn das Wasser seinen Höhepunkt erreicht hat, das aber bei niedrigem Wasser in der Gestalt von trockenen gelben Sandflächen erscheint, die nur nach dem Festlande hin und in der Umrandung der Inseln mit grauem Schlick bekleidet sind. Eine Unmenge von Wasserrinnen, sog. Tiefe, Baljen, Priele u. s. f., umsäumen und gliedern die Watten und vereinigen sich zu größeren Tiefen, in welchen Strömungen zirkulieren, die, wie Meyn sagt, „mit der Geschwindigkeit des Rheinstromes dem Meere zuschießen, allen eingewehten Sand vor sich herfegend und den größten Schiffen Einfahrt räumend“. Der eingeborene Fischer und Schiffer, dessen Erwerb, ja dessen Leben von der richtigen Beurteilung der Wasserfläche abhängen, gewahrt bei Hochwasserstand mit Leichtigkeit diese Tiefen und vermag dieselben von den ausgedehnten Untiefen zu unterscheiden, auch wo sie nicht durch die in Wind und Wogenschlag schwankenden jungen Birkenstämme bezeichnet sind, die überall als Zeichen des Tiefs in seinen untiefen Rändern versenkt sind und die Binnenschiffahrt erleichtern. Das Areal dieser amphibischen Grenzzone der Watten zwischen dem deutschen Festlandsboden und der Nordsee ist

Abb. 22. Keitum nebst Kliff, von Osten gesehen.
(Nach einer Photographie von Bernh. Lassen in Westerland-Sylt.)

Abb. 23. Kurhaus in Wittdun auf Amrum.
Nach einer Photographie von Waldemar Lind in Wyk auf Föhr.)

3655,9 Quadratkilometer groß; hiervon bilden 3372 Quadratkilometer = $92^1/_4$ % einen geschlossenen Grenzsaum, die übrigen 283,9 Quadratkilometer = $7^3/_4$ % liegen als Exklaven innerhalb des Meeresgebietes. Es sind diese letzteren isolierte Wattinseln, die mit dem geschlossenen Wattensaum nicht in fester Berührung stehen und sich nicht wie dieser an dauernd trockenes Land anlehnen. Vereinzelt tauchen sie als „Sande" vor den Friesischen Inseln und innerhalb der zahlreichen Buchten, die das Meer in das Wattland hineinsendet, aus dessen Wassern auf. Auf die Watten an der Küste Schleswig-Holsteins entfallen insgesamt 2023,4 Quadratkilometer, auf diejenigen an der Küste von Hannover und Oldenburg 1632,5 Quadratkilometer.

Die großen Flächen der Watten sind sandig und fest zu betreten, dagegen sinkt man tief in dieselben ein, wenn sie schlammiger Natur sind. Der Marschbewohner Nordfrieslands geht bei Ostwind an vielen Stellen von Insel zu Insel, sogar von Sylt nach dem Festlande. Doch ist eine solche Wanderung, ein Schlicktauf, nicht immer ohne Gefahr, und Vorsicht thut hier besonders not (Abb. 6—8).

In früheren Zeiten hat der auf den Watten häufig vorkommende Bernstein bei den Bewohnern der umliegenden Küsten zur Beleuchtung gedient. Nach jeder höheren Flut wirft die See Bernsteinstücke verschiedenen Formates aus und diese bleiben dann, wie Meyn bemerkt, „mit einem schwarzen Brockenwerk aus Braunkohlenstückchen, Schiffstrümmerchen, Torfstückchen und zerriebenem Torfholze, teilweise auch glattgerollten größeren Holzstücken aus dem Torfe, dem sog. ‚Rollholz', in langen braunen Streifen als äußerste Wattenkante an Hochsanden, Hochstranden und sonstigen erhabenen Stellen liegen, wo sie von den Schlicktäufern gesammelt, weiter südlich durch die abenteuerlichen ‚Bernsteinreiter' gefischt werden". Über die mit diesem Bernsteinsammeln verbundenen Gefahren hat vor 112 Jahren der Pastor Heinrich Wolf zu Wesselburen eine belehrende Darstellung in den schleswig-holsteinischen Provinzialberichten gegeben, worin derselbe u. a. mitteilt, daß oft Stücke von 24 Lot gefunden würden und kurz vorher sogar ein solches von dritthalb Pfund aufgefischt worden sei. „Man will mir sagen," schreibt er weiter, „daß ein gewisser Mann in einer benachbarten Gegend jährlich über tausend Mark auf diese Weise umgesetzt habe." Tausend Mark Banko waren aber im Jahre 1788 eine recht beträchtliche Summe.

Ludwig Meyn hat den Beweis dafür erbracht, daß hier an ein originales Bernsteingebirge nicht gedacht werden kann, sondern daß das Material aus dritter, vierter oder fünfter Lagerstätte kommen müsse, und daß seine Anwesenheit demnach als das Zeichen eines zerstörten Miocän- resp. Dituviattandes zu gelten habe.

Aber nicht nur vom geologischen Standpunkte aus, auch von demjenigen des Altertumsforschers ist das Vorkommen des Bernsteins in größerer Menge an den deutschen Nordseeküsten von Wichtigkeit. Es ist bekanntlich ein lange Zeit hindurch strittiger Punkt gewesen, woher die Römer ihren Bernstein bezogen hätten, und wo die von Pytheas von Massilia geschilderte Bernsteininsel Abalus zu suchen sei. Der eben genannte Reisende hat zu Alexander des Großen Zeiten, den Schritten der Phönicier und Karthager folgend, die britannische Küste

und auch zuerſt das germaniſche Nordſeegeſtade beſucht, von dem er die Schilderung eines Äſtuars — Mentonomon nennt er es — von 6000 Stadien Ausdehnung gibt. „Dort," ſo lautet ſein durch Aufzeichnungen des Timäus von Müllenhoff ergänzter Bericht, „wohnen die Teutonen und vor ihrer Küſte liegt im Meere außer mehreren unbenannten Inſeln in der Entfernung von einer Tagefahrt die Inſel Abalus, wohin im Frühjahr die Fluten den Bernſtein, der eine Abſonderung des geronnenen Meeres iſt, tragen und in großer Menge auswerfen. Die Einwohner dort ſammeln ihn und haben ſo reichlich davon, daß ſie ihn ſtatt des Holzes zum Feuern gebrauchen" u. ſ. f. Oberhalb der Elbe im Gebiete der Eidermündungen wird noch jetzt der meiſte Bernſtein an der Nordſee gefunden und in dieſer Gegend mag wohl die mythiſche Bernſteininſel gelegen haben, die, wie Müllenhoff meint, Pytheas wohl mit eigenen Augen erblickt hat, was mehrfach in Zweifel gezogen worden war. Er war der erſte namhafte Mann, der wohl die Germanen in ihrer Heimat aufſuchte und von Angeſicht ſah, und jedenfalls der erſte, der von ihnen eine Kunde erlangt und Nachricht gegeben hat. Wenn es auch unzweifelhaft erſcheinen dürfte, daß ein großer Teil des von dem römiſchen Volke verbrauchten Bernſteins, beſonders ſeit Domitian, aus dem Samland kam, ſo iſt es doch wohl nicht minder ſicher, daß ſchon in früheren Zeiten auch von der Nordſeeküſte aus dieſes edle Harz ſeinen Weg an den Tiberſtrom gefunden hat.

In eigentümlicher Weiſe geſchliffen, von den rollenden Wellen zu Kugeln, Ellipſoiden, Doppelkugeln, Spindeln u. ſ. f. geformt, ſtellt ſich das Rollholz dar, das aus den ſubmarinen Mooren und Wäldern ſtammt. Seine Spalten ſind erfüllt von Sandkörnern, Foraminiferen und winzigen Tierreſten, als kleine Echinitenſtacheln u. ſ. f. Es zeigt uns, daß Moore und Wälder unter dem Sande jetzt bis an die äußerſte, vor der Brandung liegende und ſich verzehrende Kante reichen, daß alſo jetzt die Brandung bereits innerhalb des ehemaligen hochbelegenen Küſtenſaums im Bereich des vormaligen Niederlandes aufſchlägt.

Die Unterlage der Watten beſteht, wie gezeigt worden iſt, aus einem untergetauchten und von den Wellen teilweiſe zerſtörten, mannigfaltig gegliederten Feſtlande, und damit hängt auch der Umſtand zuſammen, daß ſich auf ihrem Gebiete Süßwaſſerquellen vorfinden, wodurch wiederum der geologiſche Zuſammenhang mit dem naheliegenden Küſtenlande bewieſen wird. So ſoll vormals bei der Hallig Nordmarſch eine ſolche Quelle geweſen ſein, eine andere nördlich von Langeneß, wo „ein Bruunen mit friſchem Waſſer mitten in dem ſalzen Meere hervorquillt", wie Lorenz Lorenzen, der Halligmann, in Camerers Nachrichten von merkwürdigen Gegenden der Herzogtümer Schleswig und Holſtein erzählt. Dann iſt in früheren Zeiten nicht ſelten berichtet worden, daß Tuutgräber im Watt ertrunken ſeien, weil plötzlich in der unterſeeiſchen Torfgrube das ſüße Waſſer aufſprudelte.

Die Watten und ganz beſonders diejenigen Nordfrieslands verdienten eigentlich als ein großer Kirchhof bezeichnet zu werden. Denn alsbald, nachdem die Anſchlickung an die Überreſte des zuſammengeriſſenen und teilweiſe von den Wogen verſchlungenen alten Feſtlandes wieder begonnen und die erſte

Abb. 24. Leuchtturm auf Amrum.
(Nach einer Photographie von Waldemar Lind in Wyk auf Föhr.)

Marschbildung sich vollzogen hatte, mag es auch nicht an Menschen gefehlt haben, welche von dem so gebildeten Neulande Besitz nahmen und in diesem Gebiete ihre Ansiedelungen erbauten. Neue Meereseinbrüche, veranlaßt durch die von den Sturmfluten auf das nunmehr schutzlos gewordene Land hinaufgetriebenen Wassermassen, brachten neue Zerstörungen mit sich, denen wiederum neue Anschlickungen und neue Besiedelungen folgten, die ebenfalls ein Opfer der Wellen wurden. Und so ist es zweifellos von den ältesten Zeiten her gegangen, in denen der Mensch im Lande erschien; ein immerwährender Wechsel war es, der die Oberfläche des Gebietes immer und immer wieder anders gestaltete, allerdings aber so, daß der Landverlust den Landgewinn durch Anschlickung schließlich um ein sehr Bedeutendes überwog. Erst als der Mensch gelernt hatte, sich vermittelst der Deiche Schutzwehren gegen den vernichtenden Anprall und den alles zernagenden Zahn der Meereswogen zu bauen, wurde es besser. Aber auch in dieser Beziehung hat der Marschbewohner mit Leib und Leben, mit Hab und Gut gar oft Lehrgeld bezahlen müssen, und bis er die Kunst des Deichbaues so erfaßt hatte, daß ihm die grünen an der Küste aufsteigenden Wälle nicht nur bei der nächsten besten Sturmflut von der Brandung wieder zusammengerissene Brustwehren waren, sondern zum mächtigen Schild wurden, hinter dem er sein Eigentum und sein Leben in Sicherheit barg, hat es gar lange und bis in unser Jahrhundert hinein gedauert! Millionen von Menschen, Tausende von Wohnstätten haben bis dahin dem wütenden Elemente zum Opfer fallen müssen, ganze Kirchspiele sind von der Erdoberfläche verschwunden, große Landareale von den nassen Wogen verschlungen worden, bedeutende Städte mußten „vergehen", wie die Chronisten aus früheren Zeiten sich ausdrückten, bevor dies geschah. Über diese weiten großen Flächen, in deren Tiefen dies alles versunken ist, rollt heute die salzige Welle der Nordsee dahin und nur Pfahlstümpfe, Mauertrümmer, verwitterte Leichensteine und dergl. Dinge mehr, welche die tiefe Ebbe bisweilen auf dem Watt bloßlegt, erinnern daran, daß ehemals hier menschliche Wohnstätten gestanden und menschliche Wesen hier gelebt, geliebt, gehofft und auch gelitten haben.

IV.

Sturmfluten.

Plinius berichtet schon von einer gewaltigen Sturmflut, welche den größten Teil der Cimbern und die Teutonen gezwungen haben soll, sich nach gesicherteren Wohnstätten in Südeuropa umzuschauen. Wie wir aus Mitteilungen des eben genannten Schriftstellers und aus solchen des Ptolemäus wissen, lag die Heimat des cimbrischen Volkes im äußersten Norden des germanischen Landes, im cimbrischen Chersonesus, also in dem heutigen Jütland und wohl auch im nördlichen Teil des Herzogtums Schleswig. Das erste Erscheinen der Cimbern im Lande der Taurisker, in der Umgegend von Klagenfurt, fällt in das Jahr 113 v. Chr., woraus zu schließen wäre, daß die obenerwähnte Wasserflut wohl einige Jahre früher stattgehabt hätte. Nach Eugen Traeger ist jedoch die erste historisch festgestellte Flut diejenige gewesen, welche 445 Jahre später, anno 333 nach des Heilands Geburt, die germanische Nordseeküste verheert hat. In den darauf folgenden Jahrhunderten haben sich derartige Ereignisse mehrfach wiederholt, so um 516, wo in den friesischen Landen über 6000 Menschenleben von den Wasserfluten vernichtet wurden, und im Jahre 819, das den Untergang von 2000 Wohnstätten an der Nordsee gesehen hat. In jene fernen Zeiten fallen auch die ersten bedeutenderen Versuche, die Küsten durch besondere Schutzbauten, durch Deiche, vor der Zerstörung durch die See zu bewahren, zumal die von den Fluten immer mehr und mehr zerrissenen und zu Grunde gerichteten Dünensäume nicht länger mehr dem Anprall der Wogen stand zu halten vermochten. Aber erst vom Jahre 1100 ab wurden die Deichbauten mit größerem Eifer betrieben, insbesondere in den Dreilanden, dem jetzigen Eiderstedt und auf Nordstrand.

Von den zahlreichen Fluten, über welche uns von den verschiedenen Chronisten Frieslands, insbesondere von Anton Heinreich in seiner nordfriesischen Chronik berichtet wird, ist, wie in neuerer Zeit von Reimer Hansen an der Hand kritischer historischer Forschung dargethan wurde, bei weitem der größere Prozentsatz zu streichen. Im zwölften Jahr-

Abb. 25. Strand von Wyk auf Föhr. (Nach einer Photographie von Waldemar Lind in Wyk auf Föhr.)

hundert kommen für Dithmarſchen und Nordfriesland in Betracht die Flut vom 16. Februar 1164 und vielleicht auch diejenige von 1158. Für das dreizehnte Säkulum iſt wohl die Kataſtrophe vom 17. November 1218 verbürgt, bei welcher nach Peter Sax „im Oldenburgiſchen Jadeleh, Wardeleh, Aldeſſen in Ruſtringen vergangen; in den Nordländern volle 36000 Menſchen ertrunken". Vielleicht iſt damals auch die Lundenburger Harde durchgeriſſen worden, wie Heimreich erzählt. Ebenſo wird die Flut vom 28. Dezember 1248 von nordalbingiſchen Chroniſten ſo ziemlich ſicher bezeugt. 1277 und 1287 entſtand durch die Zerſtörung von 385 Quadratkilometern des fruchtbarſten Landes mit 50 Ortſchaften der Mündungsbuſen der Ems mit dem Dollart, und mit dem Jahre 1300 begann dann eine Periode, die im Bereich der frieſiſchen Lande mit Recht die Elendszeit genannt worden iſt. Eine wenig günſtige Schilderung der Charaktereigentümlichkeiten des Frieſenvolkes jener Zeit haben uns, allerdings erſt einige Jahrhunderte ſpäter, einige Chroniſten gegeben. Es heißt da, ſie ſeien durch ihren Reichtum hochmütig gewordene und das Wort Gottes und die heiligen Sakramente verachtende Menſchen geweſen, die ſich durch ihre Sündhaftigkeit dieſe ſchrecklichen Strafen Gottes zugezogen hätten. Es mag hier dahingeſtellt bleiben, ob dieſes harte Urteil nicht ſehr durch Parteilichkeit getrübt iſt, und inwiefern die Urſache der Unfolgſamkeit des ſonſt ſo ſchlichten, wenn auch derben frieſiſchen Volkes nicht in einem gegründeten Verdachte oder in Mißtrauen gegen ſeine katholiſchen Prieſter zu ſuchen war, denn, wie Petrejus in ſeiner Beſchreibung des Landes Nordſtrand ſagt: „Die Papiſterey und Mönnicherey iſt ihnen vielleicht verdächtig geweſen."

Abb. 26. Frauentracht auf Föhr.
(Nach einer Photographie von W. Dreeſen in Flensburg.)

Unſicher iſt die Flut vom 1. Mai 1313, ſicherer eine ſolche aus dem Jahre 1341, wahrſcheinlich eine weitere am 1. Mai 1380, am ſicher-

Abb. 27. Dorfstraße in Nieblum.
(Nach einer Photographie von Waldemar Lind in Wyk auf Föhr.)

sten aber diejenige vom 16. Januar 1362, die schlimmste von allen vor der zweiten großen Manndränke am 11. Oktober 1634. Damals stieg das Wasser über die höchsten Deiche Nordfrieslands, richtete in den Außenlanden furchtbare Verwüstungen an und riß an der Südseite der Insel Nordstrand einen beträchtlichen Teil des Landes hinweg, so daß ein bedeutender Meerbusen an dessen Stelle entstand. Die überaus reiche Stadt Rungholt und noch sieben andere Kirchspiele auf dem ebengedachten Eilande wurden zerstört, an der Hever und ihren Enden sollen 28 Gemeinden untergegangen sein, und 7600 Menschen haben dabei ihren Tod in den mörderischen Wellen gefunden. Der Rungholter Sand zwischen Pellworm und dem heutigen Nordstrand erinnert jetzt noch an die versunkene Stadt, deren Missethaten der Sage nach den Zorn des Herrn besonders heraufbeschworen haben sollen. Als die Rungholter gar ein Schwein betrunken gemacht und dasselbe in ein Bett gelegt hatten und hierauf ihren Priester rufen ließen, damit dieser dem Kranken das heilige Abendmahl gebe, war das Maß göttlicher Langmut voll. Der Bitte des gesalbten Mannes, der ob jener Zumutung aufs höchste empört in die Kirche gelaufen war, um dort Gottes Strafe auf die gottlosen Leute herabzuflehen, wurde von oben stattgegeben, und es erfolgte, wie uns Jonas Hoyer überliefert hat, „in der Nacht ein so erschrecklich Erdbeben und gräulich Wetter", daß Rungholt gänzlich umkam und in den Tiefen des Meeres versank.

Als endlich sich der Tag gelichtet
Und sich besänftigt die Natur,
Da sah man, Rungholt war gerichtet —
Der ganzen Landschaft keine Spur!
Nur Wasser deckte ihre Matten
Und floß im Wechsel zu und ab;
Noch heute sind die Rungholtwatten
Ein weites, nasses Totengrab.

(Eugen Traeger.)

Am gleichen Tage sollen auf Sylt das alte Wendingstadt und der Friesenhafen der Zerstörung anheim gefallen sein. Den letzteren haben der Überlieferung nach die Angelsachsen auf ihren Zügen ins britannische Land als Abfahrtshafen benutzt.

Zeitgenossen haben die Zahl der an jenem Unglückstage zwischen Elbe und Ripenersfjord umgekommenen Menschen auf etwa 200000 geschätzt, weshalb diese gewaltige Flut auch den Namen „Manndränke“ oder „Mannbrankelse“ bekommen hat, eine Bezeichnung, die übrigens noch für andere ähnliche Ereignisse in Anspruch genommen worden ist. „Wenn man nun,“ so äußerte sich Traeger, „fortwährend von solchen Zahlen hört, so drängt sich die Vermutung auf, daß die Schätzungen damaliger Zeit wiederholt nur pessimistischer Abrundung eine so erschreckende Höhe verdanken. Wo hätten denn immer wieder in den sicherlich nicht dicht bevölkerten Küstengebieten die Menschen herkommen sollen, um allein von den Meeresfluten so massenweise verschlungen zu werden!“ Man darf ja nicht vergessen, daß, wie solches von Reimer Hansen ausdrücklich hervorgehoben wird, die Chronisten des sechzehnten und siebzehnten Jahrhunderts über die Fluten des zwölften, dreizehnten, vierzehnten und zum Teil auch des fünfzehnten Jahrhunderts außerordentlich wenig sichere Mitteilungen machen und, daß Heimreichs zahlreiche Angaben fast ganz wertlos sind.

Größere Fluten des fünfzehnten Jahrhunderts waren am 22. November 1412, am 29. September 1426, am 1. November 1436, am 6. Januar 1471, am 16. Oktober 1476, am 4. Dezember 1479 und und am 16. Oktober und 22. November 1483. Die bedeutendsten davon scheinen die vom 1. November 1436 und vom 16. Oktober 1483 gewesen zu sein.

Am Allerheiligentage 1530, und am gleichen Tage genau zwei Jahre später brachen die Wogen der Nordsee von neuem mit besonderem Ungestüm in Nordfriesland ein. Dann begann mit den ersten Novembertagen 1570 wiederum eine neue Periode großen Elends in der langen Leidensgeschichte des Friesenvolkes, die ebenfalls eine ungeheure Anzahl Menschenleben zum Opfer gefordert haben soll.

Genauere und bestimmtere Darstellungen von dem durch die Sturmfluten verursachten und heraufbeschworenen Unglück be-

Abb. 28. Dorfstraße in Boldixum.
(Nach einer Photographie von Waldemar Lind in Wyk auf Föhr.)

Abb. 29. Strand von Wyk auf Föhr. (Nach einer Photographie von Waldemar Lind in Wyk auf Föhr.)

sitzen wir erst aus späteren Jahrhunderten, und das erste derartige Ereignis, von dem sich einigermaßen zuverlässige Mitteilungen bis auf unsere Tage erhalten haben, ist wohl die Sturmflut vom 11. Oktober 1634 gewesen. Diese bildet, um hier Traegers Worte zu gebrauchen, einen entscheidenden Zeitpunkt in der Geschichte der schleswigschen Westküste. In seiner im Jahre 1652 erschienenen großen neuen Landesbeschreibung der Herzogtümer Schleswig und Holstein erzählt der ehrenwerte Kaspar Danckwerth von dieser „überaus argen und grausamen Flut, so anno 1634 auf Burchardi durch Gottes Verhängnis inner fünf oder sechs Stunden alle diese Nordfriesische Marschländer übergangen, und den Nordstrandt schier ganz dahin geriffen hat, also daß nur das Kirspel Pillworm wieder errettet worden: und ist zu verwundern, daß man zu der Zeit in Holland von überaus großem Sturm weniger von erlotgetem Schaden durch Einbrüche des Meeres nicht gehöret". Und Adam Olearius, der Sekretarius, Mathematikus, Antiquarius und Rat Friedrichs III., Herzogs von Holstein-Gottorp (1600—1671), schreibt darüber in seinem kurzen Begriff einer Holsteinischen Chronik: „Es hatten ihrer viel davor, daß dies erschreckliche Unglück und Garauß sie (die Bewohner Nordstrands) unter anderen ihren groben frevelhafften Sünden, auch mit dem Ungehorsam und Rebellion wider ihren frommen Landesfürsten durch einen Fluch ihnen über den Hals gezogen. Matthias Boetius, ihr eigen Landsmann und Pfarrherr gedenket bei Beschreibung des Cataclismi, so sie anno 1615 auch erlitten, ihrer groben Laster, Witdheit und Frechheit mit vielen Worten: daß sie den Todtschlag eines Menschen nur eines Hundes gleich geachtet, daher sie auch damahls solche Straffe wol verdienet hätten."

Es mag hier wohl am Platze sein, etwas bei dem Berichte über jene verhängnisvolle Sturmflut zu verweilen, welchen uns C. P. Hansen in seiner Chronik der friesischen Uthlande in warmempfundener und poetischer Sprache hinterlassen hat. Derselbe fußt größtenteils auf Niederschriften von Augenzeugen und von Zeitgenossen der Katastrophe.

„Endlich kam," so beginnt der Autor, „der jüngste, der schrecklichste Tag des alten Nordstrands, und ich möchte sagen, des alten Nordfrieslands. Noch am 10. Oktober 1634 lag es da, das grüne, von Fett und Fruchtbarkeit erfüllte Tiefland inmitten der finsteren, grollenden See, die Freude, die Kraft, der Stolz und Mittelpunkt der Uthlande, nicht ahnend dessen, was ihm bevorstand, nach hundert trüben Erfahrungen noch immer fest bauend auf den Schutz seiner erst vor kurzem wieder errichteten Deiche. Ringsum lag ein Kranz von Halligen und Hallighütten, die wie seltsam gestaltete und gruppierte Felsen aus der Wasser- und Wattenwüste hervorragten; weiterhin, jenseits derselben, glänzte ein Schaumgürtel der sich brechenden Wellen an den äußeren Sandbänken und Inseln. Im Westen und Süden zogen finstere Wolkenmassen am Himmel herauf, obgleich der Wind noch ruhte. Es war die Totenstille, die oft dem Sturm vorhergeht. Im fernen Westen blitzte es, und als es Abend wurde, die finstere lange Nacht heranschlich, da flüchtete ahnungsvoll der Schiffer wie die Seemöve ans Ufer, die vorsichtige Krähe aber aufs Festland. Die Nacht verging, der Morgen des 11. Oktober kam, der letzte, welchen das altberühmte Nordstrand erlebte. Blutrot stieg die Sonne im Südost hinter Eiderstedt herauf, beschaute noch einmal das schöne, fruchtbare Eiland mit seinem goldenen Ring, mit seinen grünen Wiesen und weidenden Viehherden, mit seinen gesegneten Äckern, seinen Kirchen und Mühlen, seinen stillen Dörfern und zerstreuten Bauernhöfen, seiner emsigen, tüchtigen, Gott und sich selber vertrauenden Bevölkerung; dann verbarg sie sich wie weinend hinter die dichten Wolken, die für den Tag ihr die Herrschaft stahlen. Noch einmal läuteten die Kirchenglocken die gläubigen Christen zum Gottesdienst in die Kirchen — denn es war eben Sonntag. Noch einmal scharten sich die Schlachtopfer betend in den heimatlichen Gotteshäusern, stimmten noch einmal ein Lobtied dem Herrn an, während der Donner schon über ihre Häuser rollte und der Regen sich in Strömen ergoß. Noch einmal sammelten sich die Familien an ihrem freien Eigentumsherd und um den gefüllten Tisch im Frieden, nicht ahnend, daß es das letzte Mal sein würde."

Ein ungeheurer Sturmwind aus Südwesten kommend brach los, dessen Ungestüm sich den Tag über immer mehr und mehr

ſteigerte, und gegen neun Uhr abends geſchah das Entſetzliche, daß im Verlaufe einer einzigen Stunde das Meer durch 44 Deichbrüche in die Köge ſtürzte. Schon um zehn Uhr war die Inſel vernichtet, und Nordſtrand hatte aufgehört zu ſein. „Da waren mehr als 6200 Menſchen und 50 000 Stück Vieh dort ertrunken; da waren die Deiche der Inſel an zahlloſen Stellen zerſtört; da lagen 30 Mühlen und mehr als 1300 Häuſer zertrümmert danieder; da war vernichtet die Heimat und das Glück von mehr als 8000

Abb. 30. Blick auf das Watt zwiſchen Föhr und Amrum.

Abb. 31. Peterswerft auf Langeneß vor dem Einsturz.
(Nach einer Photographie von Waldemar Lind in Wyk auf Föhr.)

Menschen. Nur die Kirchtürme und Kirchen ragten, obgleich auch beschädigt, aus diesem wilden Chaos, aus diesem großen Kirchhofe wie kolossale Grabmäler hervor. Der kalte Nordwest hatte unterdessen in der Nacht über die Trauerscene geweht, jedoch der Sturm sich allmählich gelegt. Nur 2633 Menschen hatten diese Schreckensnacht, hatten den Untergang ihrer Heimatinsel überlebt, blickten aber jetzt trostlos auf die verödeten Land- und Häusertrümmer, auf die zerrissenen Deiche und das frei ein- und ausströmende erbarmungslose Meer, auf die im Wasser und Schlamm umherliegenden Menschen- und Tierleichen, auf die zerstörten und verdorbenen Geräte und Vorräte und vor allem auf den nahen Winter mit seinem Frost und Schnee, mit neuen Stürmen und Fluten und neuem Elend, und auf ihr eigenes nacktes Dasein in mitten dieser Wasserwüste und dieser wilden Elemente."

Der gelehrte und in diesen Blättern schon genannte friesische Chronist Anton Heinrich Walther, der 30 Jahre lang (1656–1685) Prediger an der Kirche der Hallig Nordstrandisch-Moor gewesen ist, fügt seinem eigenen Bericht über den 11. Oktober 1634 noch die Worte hinzu: „Es ist aber der Wasserfluth nicht genug gewesen, sondern es hat auch Gott der Herr viele daneben mit der Feuerruthe gestrafet, indem eines Theils aus Unvorsichtigkeit, anderen Theils aus Ungestümigkeit der Winde ihr Feuer ihre eigenen Häuser, darauf sie gesessen und den Tod stündlich erwartet, hat eingeäschert, also daß sie einen zwiefachen Tod vor ihren Augen haben sehen müssen, auch wol, wie man Exempel weiß, aus Furcht vor dem Feuer selbst in's Wasser gesprungen und sich also ersäuft, da man sonst noch das Leben hätte retten können. Und ist nicht ungläublich, daß mehrermeldeter ungeheurer Sturmwind mit einem Erdbeben vermenget gewesen."

Von der Mitte der Insel Nordstrand waren nur einige Halligen übriggeblieben, die im Laufe der Zeit bis auf wenige Überreste nach und nach gänzlich von den Meereswogen verschlungen worden sind. Eines dieser Überbleibsel bildet die heutige Hallig Nordstrandisch Moor, ehemals ein in der Mitte des alten Nordstrand befindliches, hoch belegenes Moor, auf welches sich ein Teil der Einwohner geflüchtet hatte. Sie bauten sich hier Werften, Häuser und 1656 sogar eine eigene Kirche und nährten sich in der Folge von Fischfang, Schiffahrt, Schafzucht und Torfgraben. Auch Nordstrandisch Moor hat hernach noch viele böse Zeiten erleben müssen, mehrfach sind die brandenden Wogen der Nordsee wieder über die Hallig hinweggezogen und Elend und Not haben sie in noch mannigfacher Weise heimgesucht. Ihre letzten Unglückstage waren der 1. Dezember 1821 und dann wieder der 4. Februar 1825, an denen die Meereswellen die Kirche zusammengerissen haben, die seither nicht wieder aufgebaut worden ist. Die Kirchwerft steht heute verlassen da. Der letzte Geistliche, welcher in dem zerstörten Gotteshause seines Amtes ge-

waltet hat, war Johann Christoph Biernatzki, der berühmte Verfasser der Novelle „Die Hallig“. Seine darin niedergelegte ergreifende Schilderung der Sturmflut von 1825 ist längst ein Gemeingut des deutschen Volkes geworden.

Das westliche Ende des alten Nordstrand, Pellworm, wurde später mit Hilfe der Holländer wiedergewonnen, das östliche, das jetzige Nordstrand, erst viele Jahre nachher wieder eingedeicht. Von den 40000 Demat, welche die Insel eben vor der Flut noch maß, sind jetzt, nach 276 Jahren, kaum der dritte Teil wieder dem Meere entrissen.

Es mangelt uns hier an Raum, um weiter von den Zerstörungen zu berichten, welche die Sturmflut von 1634 noch an anderen Stellen der deutschen Nordseeküste angerichtet hat. Die Schätzung Hansens, daß dieselbe in allen ehemaligen nordfriesischen Uthlanden etwa 9089 Menschen, in ganz Nordfriesland ca. 10300 menschliche Wesen, in allen Marschländern der cimbrischen Halbinsel jedoch deren an 15000 zum Opfer gefordert habe, dürfte kaum zu hoch gegriffen sein.

Im achtzehnten Jahrhundert verzeichnet die Chronik eine ganze Anzahl von Unglückstagen, welche das stürmische und wildbewegte Meer über die friesischen Lande heraufbeschworen hat. Da war es der Christtag 1717, an dem, fünf Tage nach dem Vollmond, bei heftig wütendem Südwestwinde, der in der Nacht nach Nordwesten umsprang, das Wasser an der Küste um eine ganze Elle höher gestanden haben soll als im Jahre 1634. Schon um die dritte Stunde des Weihnachtsmorgens war das ganze Land überschwemmt, aber erst gegen acht Uhr hatte die Flut ihren höchsten Stand erreicht. Die Halligen, die Inseln Föhr und Sylt, Dithmarschen und das Land nördlich der Eider mußten alle gewaltig unter dem Andrang des Wassers leiden. Auf Langeneß durchwühlten die Wogen den Kirchhof und rissen die Särge aus ihren Gräbern. In Süderdithmarschen kamen 468 Menschen und 6530 Stück Vieh um, 1067 Häuser wurden zerstört. Man begann überall sofort, soweit das bei der Witterung im Winter angängig war, die entstandenen Schäden wieder auszubessern, allein schon zwei Monate später, am 25. Februar 1718, entstand abermals ein entsetzliches Unwetter, das eine neue Überflutung zur Folge hatte. Der Sturm

Abb. 32. Auf der Hallig Oland.
(Nach einer Photographie von B. Dreesen in Flensburg.)

trieb das Wasser der Nordsee in ungewöhnliche Höhe über die Inseln und Marschen Frieslands hinweg, zerbrach die Eisdecke des inneren Haffes, schob die Eistrümmer aufeinander und führte sie mit sich gegen die Ufer und Deiche, ja zum Teil weit in das Land hinein, so daß die Wirkungen dieser Sturmflut teilweise noch viel zerstörender wurden, als diejenigen der Weihnachtsflut.

Eine weitere Katastrophe ereignete sich in den Tagen des 9. zum 11. September 1751, wobei unter anderen die Insel Föhr durch einen fünffachen Deichbruch stark in Mitleidenschaft gezogen wurde. Dann ist der Oktobersturm von 1756 (7. Oktober) nicht zu vergessen, der von gewaltigen Deichbrüchen und Unheil aller Art begleitet gewesen ist. „Auf Gröde," so erzählt Hansen, „schien eine Auferstehung der Toten vor sich zu gehen. Die aus den Gräbern des dortigen Kirchhofes durch die tobenden Wellen herausgespülten Särge stießen die Wand des dortigen Pastorates ein und stürzten in die Stube desselben."

Nachdem schon der Dezember 1790 sehr sturmreich gewesen war — allein während dieses Monats werden sieben Sturmtage gezählt —, brachte das Jahr 1791 eine wahre Unzahl von Stürmen, deren stärkster mit einer großen Wasserflut am 21.—22. März erfolgte. Noch gewaltiger tobten aber die aufgeregten Wellen der See in der Zeit vom 4. zum 11. Dezember 1792, bei vorherrschendem Südwest und nachher wieder, wie gewöhnlich nach Nordwesten umspringendem Winde. Die friesischen Deiche litten überall in hohem Maße; nur noch „wie Klippen ragten die besonders arg mitgenommenen Deiche Pellworms aus dem wogenden und schäumenden Meere hervor", und die dortigen Köge sollen sogar meist sechs Fuß unter Wasser gestanden haben. Von Föhr und von verschiedenen Stellen des Festlandes werden ebenfalls viele Deichbrüche gemeldet, und die Marschen blieben dort noch geraume Zeit vom salzigen Wasser bedeckt, das sich nur langsam verlief. Übrigens ereigneten sich schon wieder am 18., 19. und 21. Dezember neue, wenn auch viel schwächere Stürme.

Kaum waren die so arg heimgesuchten Bewohner wieder etwas zur Besinnung gekommen, als bereits am 3. März 1793 und am 26. Januar 1794 neuer Schrecken und Not über Nordfriesland hereinbrachen.

Traeger hat die Höhen einzelner Fluten des achtzehnten Jahrhunderts zusammengestellt. Sie betrugen:

Anno	1717	20	Fuß	
„	1751	20	„	2 Zoll,
„	1756	20	„	5 „
„	1791	20	„	2 „
„	1792	20	„	6 „

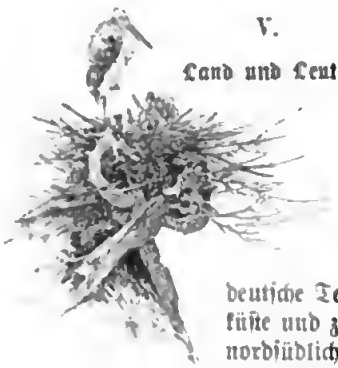
Zum letztenmal in größerem Umfang ist die friesische Küste am Ende des neunzehnten Jahrhunderts der Tummelplatz der zerstörenden Wellen gewesen. Das ist in der denkwürdigen Nacht vom 3. zum 4. Februar 1825 geschehen. In vielen Dingen soll dieses grausige Ereignis den Sturmfluten von 1634 und 1717 ähnlich gewesen sein. Auch diesmal kam der Sturm erst aus Südwesten und drehte dann nach Nordwesten um. Sylt, Amrum, Föhr, am meisten aber die Halligen und Pellworm wissen von dieser Unglücksnacht zu erzählen. In mehr als 100 Häuser auf der erstgenannten Insel drangen die Wasserströme ein, viele davon wurden zerstört, und das kleine, verarmte Dorf Rantum ging fast ganz verloren. Föhrs Deiche brachen an fünf verschiedenen Stellen; seine Marschen wurden überschwemmt, zwei Menschenleben, viele Kühe und 4000 Schafe kamen in den Wellen um. Auf den Halligen standen vor dieser Sturmflut 339 Häuser; davon waren 79 ganz verschwunden und 233 durch das Wasser unbewohnbar geworden. Auf Hooge ertranken 28 Menschen, 30 auf Nordmarsch und Langeneß, 10 auf Gröde. Die von den Wellen verschont gebliebenen Halligbewohner saßen durchnäßt, hungernd und frierend auf den Trümmern ihrer Wohnstätten, fanden aber durch die Barmherzigkeit der Föhringer fast alle Obdach und freundliche Aufnahme in Wyk auf Föhr. Manche blieben für immer dort, andere siedelten sich auf dem Festlande an, die übrigen kehrten bald wieder auf ihre verödeten Heimstätten zurück und fingen von neuem an zu bauen an Werften und Häusern. Nur Norderoog ist nach dieser Flut nicht wieder bewohnt worden. Im Sommer 1825 ist König Friedrich VI. von Dänemark selbst nach den nordfriesischen Inseln gekommen, um sich persönlich von dem unhaltbaren Zustand an den Westmarken seines

Abb. 33. Die Häuser der Hallig Gröde. (Nach einer Photographie von W. Dreesen in Flensburg.)

Abb. 34. Haus der Hallig Gröde.
(Nach einer Photographie von W. Treeſen in Flensburg.)

Reiches zu überzeugen. Das Königshaus auf der Hallig Hooge erinnert heute noch an dieſen ſeltenen Beſuch. Seither iſt manches geſchehen, um den beſtehenden Übelſtänden abzuhelfen und das gefährdete Land vor neuem zerſtörenden Anprall der Nordſeewogen zu beſchützen. Im Laufe der Jahre hatte man gelernt, daß die Eindeichung des Landes die größte Gefahr bringt, ſolange ſie nicht auch gegen die höchſte Flut Sicherheit zu gewähren vermag. „Während ſelbſt das empörteſte Meer und die höchſte Flut machtlos über den uneingedeichten ebenen Raſen rollt, vernichtet die Sturmflut, welche den Deich zerbricht, nicht bloß dieſen, daß er in ruinenhaften Trümmern ſtehen bleibt und maßloſe Erdopfer zu ſeiner Wiederherſtellung braucht, ſondern an der Stelle des Bruches entſteht auch durch den Waſſerfall ein ausgewühlter, tiefer Kolk, eine Wehle, die ſich wohl immer und immer wieder als neue Angriffsſtelle darbietet. Auch das innerhalb des Kooges beackerte, alſo ſeiner Raſendecke beraubte Land wird bis zu jener Tiefe abgeſchält, die dem Aus- und Einlaufen der Fluten entſpricht, und geht dadurch, wenn neue Eindeichung nicht bald möglich iſt, gänzlich verloren, wird wieder zu Watt. Leider iſt dieſe Erfahrung ſo ſpät gewonnen, daß der größte Teil des alten Nordfrieslands verloren war, als man lernte, die Kraft des ganzen Hinterlandes zu verwenden, um den Schutz gegen das Meer zu einem wirklich vollſtändigen zu machen“ (Meyn).

Die heutigen, gegen die verfloſſenen Zeiten ſo ſehr veränderten Verkehrsverhältniſſe ermöglichen das Heranziehen großer Arbeitermengen, und dadurch iſt nach dem Landesbaurat Eckermann, aus deſſen Geſchichte der Eindeichungen in Norderdithmarſchen wir citieren, der Teichbau der Jetztzeit gegen die früheren Jahrhunderte in außerordentlich günſtiger Lage. In alter Zeit war jede Kommune bei den Eindeichungen auf ihre eigenen Kräfte angewieſen; nur bei ganz außergewöhnlichen Aufgaben wurden die benachbarten Harden und Kirchſpiele auf fürſtlichen Befehl mit zu der Arbeit herangezogen. Dammbauten zwiſchen den Halligen und dem Feſtlande helfen neuerdings zur Befeſtigung und Rettung der Inſeln.



V.

Land und Leute.

Bei Endrup, gegenüber der kleinen dänischen Insel Manö, beginnt der deutsche Teil der Nordseeküste und zieht sich in etwa nordsüdlicher Linie bis zu der Elbmündung hin. Von hier nimmt ihr Verlauf eine westöstliche Richtung und erreicht an dem Einfluß der Ems ins Meer und am Dollart die holländische Grenze. Wie wir schon weiter oben gesehen haben, trägt das deutsche Gestade an der Nordsee den Charakter einer Doppelküste, indem der mannigfach gegliederten Festlandsküste eine Inselküste vorgelagert ist, der Überrest eines großen, im Laufe der Äonen zerstörten und vormals bis weit nach Westen reichenden Areales. Zwischen beiden Küstenlinien dehnt sich das Watt aus, das vor den Einmündungen der Eider, Elbe, Weser und Ems Unterbrechungen erleidet, aber längs der Unterläufe dieser Ströme seine Fortsetzung in das Flachland hinein in der Gestalt der Flußwatten besitzt. Neben diesen Wasserläufen ergießen sich noch eine beträchtliche Anzahl von kleineren Flüssen in das deutsche Meer, so von Schleswig-Holstein her die Bredau, die Wiedau bei Hoyer, die Husumer Au, die Miele bei Metdorf u. s. s., und die zahlreichen Küstenflüsse in Hadeln und Wursten, Butjadingen, im Gebiete der Jade und in Ostfriesland.

Es ist in allerneuester Zeit die Ansicht ausgesprochen worden, daß in den sogenannten Batjen, welche die einzelnen ostfriesischen Inseln voneinander trennen, die Fortsetzung etlicher dieser Gewässer zu suchen sein könnte, ebenso, wie an der Westküste von Schleswig-Holstein die dort ins Meer fallenden Wassertäuse in Verbindung mit den ihren Mündungsstellen entsprechenden Tiefen stehen dürften, so die Brönsau im äußersten Norden unseres

Abb. 35. Küche des Gröder Hauses.
(Nach einer Photographie von W. Dreesen in Flensburg.)

Gebietes mit dem Juvrer Tief, die Wiedau mit dem Römer Tief, die Eider mit dem Süderhever, die Miele mit dem Norderpiep u. ſ. f.

Die Inſelküſte gliedert ſich in die zur cimbriſchen Halbinſel gehörige Kette der nordfrieſiſchen Eilande. Röm oder Romö iſt das nördlichſte derſelben, dann folgen das lang geſtreckte Sylt und Amrum, mehr landeinwärts und von Amrum gedeckt, Föhr, hierauf die Gruppe der Halligen mit Nordſtrand und Pellworm. Vor dem linken

Was nun das Klima anbetrifft, ſo ſchreibt Penck darüber, daß nicht die Bodengeſtaltung die klimatiſchen Verſchiedenheiten einzelner Teile Norddeutſchlands bedinge. Die geographiſche Breite im Verein mit der mehr oder minder großen Nähe des Meeres erweiſt ſich dagegen als Hauptfaktor bei der Beſtimmung der Temperatur und Regenverhältniſſe eines Ortes. Die wärmſten Gegenden ſind im Weſten, im Bereiche der großen Moore belegen, und längs der Ems findet man mittlere Jahrestemperaturen

Abb. 36. Einholen des Netzes beim Sandſpierenfang.

Ufer der Elbemündung erhebt ſich Neuwerk aus den Fluten und weit draußen, rings von der offenen Nordſee umſpült, ſteigt der rote Felſen Helgolands mit ſeinen Riffen aus dem Waſſer empor. Wangeroog eröffnet den oſtfrieſiſchen Inſelkranz, den weiter Spiekeroog, Langeoog, Baltrum, Norderney, Juiſt und Borkum bilden, und der ſich jenſeits der deutſchen Meeresgrenze längs der niederländiſchen Küſte über die Zuiderſee hinaus fortſetzt. Von der vielgeſtaltigen Gliederung der Feſtlandsküſte mit den Halbinſeln Eiderſtedt, Dieksand u. ſ. f. iſt ſchon weiter oben kurz die Rede geweſen.

von 9° und darüber. Die Regenmenge auf den nordfrieſiſchen Inſeln erhebt ſich bis auf 1000 mm; in den Moorgegenden beträgt dieſelbe an 800 mm.

In politiſcher Beziehung gehören die Lande an dem deutſchen Nordſeegeſtade mit alleiniger Ausnahme des Gebietes der freien Städte Hamburg und Bremens, ſowie des oldenburgiſchen Küſtenſtriches dem Königreich Preußen, und zwar den Provinzen Schleswig-Holſtein und Hannover an.

Mit Ausnahme einiger weniger Stellen, an denen anſtehendes Geſtein zu Tage tritt (Helgoland, Stade, Hemmoor, Umgebung von

Abb. 37. Seehundsjäger.

Altona und an anderen Orten, Lägerdorf bei Itzehoe, Schobüller Berg bei Huſum), das dem Zechſtein, der Trias, der Kreide und dem Tertiär angehört, nehmen ausſchließlich nur Diluvium und Alluvium, in den Dünen und dem Flugſande auch Gebilde äoliſcher Art an dem Aufbau der Lande an der deutſchen Nordſeeküſte teil. Aus dem Diluvium beſteht der innere Kern des Küſtenlandes, der wiederum in der Tiefe auf älteren Formationen aufruht. Da und dort tritt dieſe Quartärbildung hervor, jedoch wird ſie auch vielfach von Alluvium und zwar von Mooren und Marſchen, oder von Dünen überlagert. Vom geographiſchen Standpunkte aus ſind zu unterſcheiden: die Geeſt und die Marſch. Schon vor 50 Jahren hat Bernhard von Cotta den zwiſchen den beiden ebengenannten Bildungen beſtehenden Gegenſatz alſo definiert: „Die Marſch iſt niedrig, flach und eben, die Geeſt hoch, uneben und minder fruchtbar. Die Marſch iſt kahl und völlig baumlos, die Geeſt ſtellenweiſe bewaldet, die Marſch zeigt nirgends Sand und Heide, ſondern iſt ein ununterbrochener fetter, höchſt fruchtbarer Erdſtrich, Acker an Acker, Wieſe an Wieſe; die Geeſt iſt heidig, ſandig und nur ſtellenweiſe bebaut. Die Marſch iſt von Deichen und ſchnurgeraden Kanälen durchzogen, ohne Quellen und Flüſſe, die Geeſt hat Quellen, Bäche und Ströme.“ Der eigentliche Geeſt- oder Heiderücken, urſprünglich nur mit Heide, Brahm und verkrüppelten Eichen beſtanden und Roggen als Ackerfrucht tragend, wird von einem ſchwach lehmigen, aber ſehr eiſenſchüſſigen Sande bedeckt, der gewöhnlich reich an Grand und ſtark abgerundeten Geröllen iſt. Nicht ſelten liegen einzelne Rieſenblöcke umher, welche von den germaniſchen Ureinwohnern zu ihren Steinſetzungen und zur Herſtellung ihrer Hünengräber verwendet worden ſind. Breite Thäler unterbrechen zuweilen den Geeſtrücken, von grobem Sande ohne Rollſteine erfüllt oder auch wirkliche Moorſümpfe tragend. Man hat dieſe Erſcheinungen zum Unterſchiede von der eigentlichen Geeſt auch als Blachfeld bezeichnet. Der Sand des letzteren iſt alluvialen Alters, während die ſandigen Lagen der eigentlichen Geeſt, der Geſchiebedecksand, noch dem Diluvium zugerechnet werden müſſen, wie auch der an manchen vom letzteren freien Stellen des Bodens zu Tage tretende Geſchiebe- reſp. Moränenmergel. Weiter nach der Küſte zu entwickelt ſich aus dem Blachfelde die von ſteinleerem, mehligem Sande bedeckte Heideebene oder Vorgeeſt, deren unfruchtbarſte Teile durch die unzugänglichen Einöden der Hochmoore gebildet werden oder von Binnenlandsdünen durchzogen ſind, Sandſchollen und Sandhügel, die der Wind aus dem Heideſand aufgetürmt hat. Solche Hochmoore befinden ſich in ganz beſonders großartiger Entfaltung im weſtlichen Teil der deutſchen Nordſeeküſtenländer, am ſtärkſten im Gebiete zwiſchen den Mündungen der Weſer und Ems. Im Regierungsbezirk Aurich entfallen 748,8 Quadratkilometer = 24,6 % der Bodenfläche auf Moor,

Abb. 38. Nordstrand. Partie am Norderhafen. (Liebhoberaufnahme von A. Höck in Nordstrand.)

im Regierungsbezirk Osnabrück 1249,9 Quadratkilometer = 20,5%, im Regierungsbezirk Lüneburg 776,4 Quadratkilometer = 7%, im Regierungsbezirk Stade 1877,6 Quadratkilometer = 28,2%, im Großherzogtum Oldenburg 945,4 Quadratkilometer = 18,6%. Etwa 27500 Quadratkilometer Moortandes befinden sich innerhalb der Grenzen des Deutschen Reiches, und davon kommt auf die Provinz Hannover mit Oldenburg zusammen allein beinahe der vierte Teil, ungefähr 6525 Quadratkilometer. Schleswig-Holsteins Moorflächen schätzt man auf 1500 Quadratkilometer, von denen etwa ein Drittteil auf das eigentliche Areal der Nordseeküste zu stellen wäre, und wenn man die Wasserscheide zwischen Nord- und Ostsee als östliche Grenzlinie unseres Areals ansehen wollte — was in rein geographischem Sinne seine Richtigkeit hätte —, so müßte der weitaus beträchtliche Teil dieser Zahl dazu gerechnet werden.

Man hat in unserem Gebiet zweierlei Moorbildungen zu unterscheiden, nämlich die Grünlands-, Wiesen- oder Niederungsmoore und die Hochmoore. Die ersteren bestehen vorwiegend aus den Resten von Gräsern, Scheingräsern, Moosen und Sumpfwiesenpflanzen und sind reich an wichtigen Pflanzennährstoffen, so an Stickstoff und Kalk. Wir finden diese Art Moore in den Niederungen, den Thälern träge fließender Gewässer, die zur Versumpfung des Geländes Anlaß geben. Ihre Erhebung über den Wasserspiegel ist nur sehr gering. In den weiten Flußthälern des Nordwestens sind sie in großer Ausdehnung vorhanden, so beispielsweise im Gebiet der Wümme und Hamme, die vereint als Lesum in die Weser fließen.

Abb. 39. Ein Möwennest.
(Nach einer Photographie von Wolffram & Co. in Bremen.)

Die verbreitetste Moorart im deutschen Nordwesten stellen jedoch die Hochmoore dar, die dort ungeheure Flächen bedecken. Sphagneen (Torfmoose), einzelne grasartige Pflanzen, als Simsen und Wollgräser und heidekrautartige Gewächse nehmen an ihrer Zusammensetzung teil. Die Hochmoore zei-

gen eine Art von Schichtung, indem deren untere Lagen gewöhnlich sehr dicht, ziemlich stark zersetzt, dunkel gefärbt und nicht selten reich an Holzresten sind, während die oberen häufig hell, locker, faserig und mit bloßem Auge schon als Reste von Torfmoosen erkennbar sind. „Diese letzteren besitzen ein außerordentlich hohes Vermögen, das Wasser aufzusaugen und festzuhalten, sie bilden einen ungeheuren, wassererfüllten Schwamm, Generationen auf Generationen wachsen empor, solange die Feuchtigkeit ausreicht, und gehen unter, um dem eigentümlichen Prozeß der Vertorfung zu verfallen; nicht selten erheben sich die centralen Teile des Hochmoors merklich über die Umgebung, was zur Entstehung des Namens Veranlassung gegeben haben mag. In unberührtem, jungfräulichem Zustand trägt die Oberfläche unserer Hochmoore ein dichtes, üppiges Torfmoospolster, in dem spärlicher oder zahlreicher Simsen und Wollgräser, und nach dem Grade der natürlichen Abwässerung Heidekräuter eingestreut erscheinen. Hin und wieder fristet eine Kiefer oder eine Birke ein kümmerliches Dasein. In unzähligen Lachen und Rinnsalen steht das braune Moorwasser; ein Beschreiten des schwankenden Bodens ist unmöglich oder mit großer Vorsicht nur zu sehr trockener Zeit oder im Winter, bei Frost ausführbar" (Tacke).

Abb. 40. Meldorf.

Da, wo das Gebiet der Vorgeest von Bächen durchzogen wird, die vom Blachfeld herkommen, tritt die Heidebildung zurück, und ihre Stelle nimmt eine dem Acker und Wiesenbau zugängliche Grasvegetation ein, die zur förmlichen Sandmarsch wird und an manchen Stellen in die eigentliche Marsch übergeht. Dieser Übergang wird nicht selten durch graswüchsige Grünlandsmoore vermittelt.

Ohne ihre landschaftlichen Reize ist die Heide übrigens nicht, und sie bietet dem Beschauer gar oftmals ganz herrliche Stimmungsbilder, denen eine gewisse schwermütige Färbung zu eigen ist. Meisterlich hat es der schleswig-holsteinische Schriftsteller und Dichter Wilhelm Jensen verstanden, in seinen Werken die eigentümlichen, düsteren Reize der Heide in seiner Heimat zu schildern, und ein wundervolles Bild davon rollt uns Theodor Storm in seinem „Abseits" betitelten Gedicht auf:

Es ist so still; die Heide liegt
Im warmen Mittagssonnenstrahle,
Ein rosenroter Schimmer fliegt
Um ihre alten Grabermale,
Die Kräuter blühn; der Heideduft
Steigt in die blaue Sonnenluft.

Laufkäfer hasten durchs Gesträuch
In ihren goldnen Panzerröckchen,
Die Bienen hängen Zweig um Zweig
Sich an der Edelheide Glöckchen,
Die Vögel schwirren aus dem Kraut —
Die Luft ist voller Lerchenlaut.

Wenn uns so der große Sohn Husums die Heide in der Schwüle eines heißen Sommertages zeigt, im rotvioletten Schimmer ihrer blühenden Erica, so hat uns Herman Allmers, der Friesendichter, eine nicht minder herrliche Beschreibung der Heidelandschaft gegeben, wenn sie mit ihren weiten Flächen im Zwielicht der Dämmerung oder in der gespenstigen Beleuchtung des Mondscheins daliegt:

Wenn trüb' das verlöschende letzte Rot
Herschimmert über die Heide,
Wenn sie liegt so still, so schwarz und tot,
Soweit du nur schauest, die Heide;
Wenn der Mond steigt auf und mit bleichem Schein
Erhellt den granitenen Hünenstein,

Und der Nachtwind seufzt und flüstert darein
Auf der Heide, der stillen Heide.

Das ist die Zeit, dann mußt du gehn
Ganz einsam über die Heide,
Mußt achten still auf des Nachtwinds Wehn
Und des Mondes Licht auf der Heide:
Was du nie vernahmst durch Menschenmund,
Uraltes Geheimnis, es wird dir kund,
Es durchschauert dich tief in der Seele Grund
Auf der Heide, der stillen Heide:

Ein Marschgürtel von verschiedener Breite (an der Küste Schleswig-Holsteins von 7 bis 22 Kilometer) umgibt das deutsche Küstenland an der Nordsee von Hoyer in Nordschleswig bis zu den Grenzpfählen der Niederlande. Es ist das dem Meere wieder abgerungene und durch Deiche vor seiner Zerstörungswut geschützte Land, Watt, das urbar gemacht und in kulturfähigen Zustand übergeführt worden ist. Dies wird bewirkt durch geeignete Vorrichtungen, als die zapfenförmig in das Meer hineinreichenden, sogenannten Schlengen oder Lahnungen, lange mit Pfählen befestigte Buschdämme und durch Auswerfen von sehr breiten, aber ganz flachen Gräben, in denen sich bei richtiger Anlage und unter günstigen Verhältnissen der Schlick rasch ablagert. „Im Frühling," sagt L. Meyn, „sieht man das sonst schwarzgraue Watt auf weite Flächen vom Lande aus mit dunkelgrüner Farbe bedeckt. Der Landmann sagt: das Watt blüht. Im Sonnenschein wird das Grün heller, es trocknet ein und wird schließlich zu einer gelben oder braunen Kruste, aus unzähligen Fäden einer Konferve zusammengefügt, welche vorher während der Bedeckung lang hingestreckt mit dem Ebbe- oder Flutstrom im Wasser schwanken."

Die zarten, schnell wachsenden Keime dieser Kryptogamen, welche unendlich verbreitet sind, finden ihren Halt, indem sie sich auf die weichen Teile des Schlicks heften. Mit jeder neuen Flut aufgeweicht oder neugesät, erscheinen sie von neuem, beitragend zur Vermehrung der Masse und zur Befestigung des neuen Bodensatzes. Mit bezeichnendem Namen ist diese nur in Massen sichtbare Pflanze als „landbildend" (Conferva chtonoplastes) in der Naturgeschichte eingeführt.

Wenn die Anschlickung nun schon so hoch geworden ist, daß die gewöhnliche Flut sie täglich nur noch kurze Zeit bedecken kann, so erscheint ein Gewächs, das „zu den auf-

Abb. 41. Binnenhafen zu Brunsbüttel.
(Nach einer Photographie von Th. Backens in Marne.)

Abb. 42. Kaiser Wilhelms-Kanal. Elbschleuse. (Nach einer Photographie von Th. Backens in Marne.)

fallendſten Geſtalten im ganzen deutſchen Pflanzenſchatze gehört". Das iſt der Queller oder Quendet (Salicornia herbacea, L.). Dasſelbe beſitzt das Ausſehen eines fetthennenartigen, fauſthohen, vollſaftigen Pflänzchens mit vielen Äſten und Abzweigungen, das vermöge dieſer letzteren beſonders geeignet iſt, den Schlick feſtzuhalten. Noch im Bereiche der Wellen, als wären ſie künſtlich in den Sand geſteckt, finden ſich bereits einige Individuen des Quellers; landaufwärts zeigen ſich immer mehr und gehen dann ziemlich raſch, aber immer nur der (Lepigonum marinum L., Plantago maritima, L., Armeria maritima, Willd.), das Seegras, die Meergrasnelke, der Strandwermut u. ſ. f.

Ihnen allen gelingt es aber nicht, den Queller zu verdrängen; das vollbringt nur die ſich nun in gewaltiger Maſſe ausbreitende Binſenlitie (Juncus Gerardi, Wahlenb.), „die den bezeichnenden Namen Drückahl erhalten hat, weil ſie alles Höherwachſende niederdrückt".

Nun wächſt die Anſchlickung immer mehr und mehr, bis ſie jene Höhe bekommen hat,

Abb. 43. Kaiſer Wilhelms-Kanal. Brunsbüttleler Schleuſe.
(Nach einer Photographie von Th. Backens in Marne.)

Böſchung gerecht werdend, in einen ganz geſchloſſenen buſchigen Raſen über.

Durch ſtetiges Auffangen des Schlammes erhöhen und feſtigen die Quellergewächſe die Wattflächen, und in ſtillen Buchten, wo keine heftige Strömung oder große und ſtürmiſche Fluten dieſen Prozeß ſtörend unterbrechen, kann der Anwuchs bis zu 50 Meter im Jahre groß werden, während das geringſte Maß auf 2 Meter geſchätzt wird. Allmählich ſtellen ſich dann noch andere Pflanzen ein, darunter fleiſchige Salzpflanzen (Salsola Kali, L., Atriplex arenaria, Woods, u. ſ. f.), Sandkräuter von kleinem Wuchſe wo ſie durch das Regenwaſſer genügend von den immer ſeltener werdenden ſalzigen Überflutungen der See ausgeſüßt werden kann. Wenn das der Fall geworden iſt, müſſen die vorgenannten Gewächſe dem Graswuchſe weichen. Bald entſtehen denn auch auf dem ſo dem Meere entſtiegenen Vorlande dichte Raſen von zwei Gräſern, Glyceria distans, Wahlenb. und Glyceria maritima, Drej. der Andel, die reiches Futtergras und äußerſt wertvolles Heu liefern. Wenn ſich nun im Laufe der Jahre der Boden noch mehr erhöht und ſeinen Salzgehalt faſt gänzlich verloren hat, ſo iſt die Zeit gekommen, ſein

Abb. 44. Kaiser Wilhelms-Kanal. Binnenhafen am Brunsbüttelkoog. (Nach einer Photographie von Th. Backens in Morne.)

Areal vor dem ferneren Eindringen des Meeres dauernd zu schützen. Es hat nun alle hierzu erforderlichen Eigenschaften erhalten, es ist „deichreif“ geworden, und das deutsche Küstenland kann einen Koog (an der schleswig-holsteinischen Küste) oder Polder (westlich der Elbe) mehr zu seinem Gebiete zählen.

Die Deiche, in einigen Gegenden auch Kaje genannt (das französische Wort quai ist ja bekannt), welche im Landschaftsbild als hohe, grasbewachsene Wälle erscheinen, die jede Fernsicht abschneiden und den Horizont der Marsch recht einförmig begrenzen, umranden das ganze Gebiet unserer Nordseeküste und ziehen sich bis weit in die Unterläufe der großen Wasserläufe hinein. Nur an wenigen Stellen, auf der langen Linie zwischen dem Dollart und Hoyer und zwar da, wo Geest oder Dünen bis an den Meeresstrand vorrücken, setzt diese Deichumwallung aus. Dies ist der Fall beim Dorfe Dangast am Jadebusen, in der Nähe von Cuxhaven, an der Hitzbank bei St. Peter in Eiderstedt und am Schobüller Berg bei Husum. Nach der Seeseite zu sind diese 6—8 Meter über der gewöhnlichen Fluthöhe sich erhebenden, grasbewachsenen Deiche sanft abgeböscht, und zuweilen ist hier ihr Fuß mit starken Pfählen berammt oder mit großen Steinsetzungen bewehrt, um sie widerstandsfähiger gegen den Andrang der Wogen zu machen. Förmliche Steindossierungen an besonders exponierten Stellen kommen ebenfalls vor. Nach dem Lande zu fällt der Deich ziemlich steil ab, etwa mit 45° Neigung. Im allgemeinen dürfte die Breite des Deichfußes 15—40 Meter betragen, diejenige des Kammes oder der Kappe ungefähr 2—4 Meter.

Um dem Binnenwasser Abfluß zu verschaffen, ebenso um dessen Wassertäufe in schiffbarer Verbindung mit dem Meere zu erhalten, sind die Deiche mit Schleusen angelegt, mit Sielen versehen, deren Thore durch die ankommende Flut geschlossen, bei Niedrigwasser jedoch durch den Druck der davor angesammelten Binnengewässer wieder geöffnet werden.

Die Unterhaltung ihrer Deiche ist eine der Hauptsorgen der Marschbewohner und eine nicht minder kostspielige Sache, als deren Aufbau. Nach Jensen waren zur Eindeichung eines Kooges in der tondernschen Marsch von 670 Hektar Größe 6,5 Kilometer Deich notwendig, zu rund 700 Mark Kosten für das Hektar. Nach dem Genannten erforderte der 14,32 Kilometer Gesamtlänge besitzende Osterlandföhrer Deich in dem Zeitraum von 1825—1880 etwa 300 000 Mark für Verstärkung und Verbesserung, außerdem noch jährlich an 37 318 Mark für Strohbestrikkung und ähnliche Dinge, ein Betrag, der von den Besitzern der 2591,56 Hektare deichpflichtiger Marschländereien aufgebracht werden mußte. Durch die Deichverbände wird für diese Instandhaltung bestens gesorgt. Das Herzogtum Schleswig hat beispielsweise drei solche Vereinigungen, deren eine die Marschen des früheren Amtes Tondern, 32 Köge mit 32 500 Hektaren, die zweite diejenige des vormaligen Amtes Bredstedt, 40 Köge mit 20 500 Hektaren, und die dritte diejenige des früheren Amtes Husum, Eiderstedt u. s. f. mit ungefähr 31 800 Hektaren Marschlandes umfaßt. Holsteins Marschen sind in sechs größere Deichverbände eingeteilt, so derjenige der Wilstermarsch, der Süderdithmarschens, derjenige Norderdithmarschens u. s. f.

Übrigens darf nicht zu früh zur Eindeichung geschritten werden, und Hand in Hand mit derselben muß auch eine rationelle Entwässerung des neueingedeichten Landes vor sich gehen, damit das letztere nicht unter allzu großer Nässe zu leiden hat, wie dies z. B. mit dem Stedinger Lande am linken Weserufer der Fall ist.

Dem „blanken Hans“, so nennt der Nordfriese die Nordsee, hat man im Verlaufe der Jahrhunderte an der Westküste Schleswigs etwa 120 Köge abgerungen, die in ihrem gegenwärtigen Bestand ungefähr 900 Quadratkilometer umfassen. „Von den 20 000 Hektaren,“ sagt Jensen, „welche Nordstrand 1634 verloren, sind 6700 Hektare wieder gewonnen worden, während im übrigen seit 1634 an der ganzen schleswigschen Westküste etwa 130 Quadratkilometer eingenommen worden sind. Seit 1860 haben 2252 Hektare Fläche mit 2 476 000 Mark Wert dem Überschwemmungsgebiete des Meeres entzogen werden können. Wie demnach die Watten der ausgebreitete Kirchhof der Marschen sind, so sind also die Marschen Koog an Koog ein ebenso langer Triumphzug des Menschen über die Natur.“

Der auf dieſe Weiſe gewonnene Boden, der Marſchklei, iſt von äußerſter Fruchtbarkeit; derſelbe beſitzt eine zu ungewöhnlichen Tiefen reichende, faſt gar nicht ſchwankende Zuſammenſetzung der tragfähigen Krume und iſt in ausgezeichneter Weiſe für den Anbau des Korns, der Öl- und der Hülſenfrüchte geeignet. Natürlich iſt dementſprechend auch der Wert des Landes in den Marſchen ein hoher. So ſind im jüngſten Kooge an der Weſtküſte der Herzogtümer, im Kaiſerin Auguſte Viktoria-Kooge im April 1900 für 367 Hektare 1038850 Mark erzielt worden, ſo daß der Durchſchnittspreis für 1 Hektar 2617 Mark beträgt. Der höchſte Preis für 1 Hektar war 3000 Mark, der niedrigſte 1500 Mark.

Innerhalb des vom großen See- reſp. Außendeich umwallten Landes liegen vielfach kleine Erdwälle, die Sommerdeiche, welche größere Landkomplexe umſchließen und gegen Überſchwemmung von ſeiten der die Marſchländereien durchziehenden Kanäle ſchützen ſollen, teilweiſe auch ehemalige durch Gewinnung vom neuen Vorlande außer Dienſt geſetzte Seedeiche ſind. Windmühlen und andere derartige Anlagen ſchaffen das überflüſſige Waſſer aus den Gräben und kleineren Kanälen fort und dann durch die Schleuſen bei Ebbezeit in die See. Wie ſchon weiter oben bemerkt wurde, trägt die Marſch keinerlei größere Holzungen, dagegen ſind die Wohnſtättten oftmals von anſehnlichen, wohlgepflegten Baumgruppen umgeben, welche von der Ferne geſehen den Eindruck kleiner, ſchattiger Haine beim Beſchauer erwecken.

Schon Plinius erwähnt in ſeiner Naturgeſchichte jene von Menſchenhand aufgeworfenen Hügel, worauf das armſelige Volk an den Geſtaden des germaniſchen Meeres ſeine Hütten erbaut hatte. Auf ſolchen Erhöhungen, die entweder aus gewachſenem Boden beſtehen, alſo natürliche Erhebungen des Erdreiches darſtellen, oder künſtlich gemacht worden ſind, ſteht die größte Mehrzahl der menſchlichen Anſiedelungen in den Marſchlanden. Man nennt dieſe Hügel Warfen, Warften, Würten, Worften, Werften und Wurthen.

In ſeinem intereſſanten Werke über die Städte der norddeutſchen Tiefebene in ihren Beziehungen zur Bodengeſtaltung hat der Königsberger Geograph Hahn auf die Lage der Städte in unſerem Areale, als Rand-

Abb. 45. Kaiſer Wilhelms-Kanal. Hochbrücke bei Grünenthal.

Abb. 46. Itzehoe.
(Nach einer Photographie von H. Mehlert in Itzehoe.)

ſtädte an der Grenze zwiſchen Geeſt und Marſch aufmerkſam gemacht. Der Boden der eingedeichten Marſchlande mit ſeinem hohen Wert war offenbar kein günſtiger Bauplatz für größere Ortſchaften und Städte. Man wollte das koſtbare Land nicht durch Bebauung der Kultur entziehen, andererſeits aber auch Haus und Hof vor etwaigen Überſchwemmungen ſchützen, und darum ſuchte man ſich beſonders dort, wo das Marſchgebiet nicht mehr ſo breit war, den nahegelegenen Geeſtrücken zur Errichtung der Anſiedelungen aus. Von dort ließen ſich die Marſchareale gut überſehen und ebenſo bequem bewirtſchaften. So liegt z. B. Hoyer auf einem Geeſthügel, der rings von Marſchwieſen umgeben iſt, dagegen macht Tondern eine Ausnahme, und ſeine niedere Lage iſt wohl mit Rückſicht auf die Ausnützung der Schiffahrtsgelegenheit gewählt worden. Bredſtedt, Huſum, Garding in Eiderſtedt, Lunden, Heide, Meldorf, Itzehoe gehören zu dieſer Art von Randſtädten, hinwiederum ſind Weſſelburen und Marne typiſche Marſchorte. Ebenſo iſt Hamburg urſprünglich auf der ſchmalen Geeſtzunge erwachſen, welche Elbe und Alſter trennt. Erſt ſpäter griff ſein Weichbild über auf das Marſchland. Dann müſſen links des Elbſtroms Harburg, Buxtehude, Horneburg an der Lühe, Stade, Varel und Jever hier genannt werden, ebenſo in Oſtfriesland Wittmund, Eſens und Norden. Zu denjenigen Randſtädten, welche zwar auf Geeſtboden erbaut ſind, der aber mehr von Moor als von Marſch oder ganz von erſterem umgrenzt wird, wären Aurich, Weener und Bunde, alle drei in Oſtfriesland, zu zählen.

Sehr verſchieden iſt die Größe der Volksdichte im Geeſt-, Moor- und Marſchland. Auf den Geeſtflächen Schleswig-Holſteins beträgt ſie 30—40 Seelen auf den Quadratkilometer, in den Gegenden der großen Moore ſinkt ſie ſogar öfters unter 30 herab, während in den Marſchen an 80 Menſchen den Quadralkilometer Land bewohnen. Der Stader Marſchkreis weiſt eine Volksdichte von 75 Einwohnern für den Quadratkilometer auf, der Stader Geeſtkreis nur eine ſolche von 42 Seelen für die gleiche Fläche.

Dänen im Norden, Frieſen, Sachſen, eingewanderte Holländer in den Marſchen, Sachſen auf der Geeſt, das ſind die Volksſtämme, welche die deutſche Nordſeeküſte bewohnen. Die urſprünglichen Landſaſſen

waren wohl die germaniſche Völkerſchaft der Chauken, welchen Tacitus das Lob geſpendet hat, der edelſte Stamm unter den Germanen zu ſein, gerechtigkeitsliebend, ohne Gier nach fremdem Hab und Gut, mann- und wehrhaft. Die großen Sachſenzüge nach England im fünften Jahrhundert entvölkerten das Land, und die Frieſen nahmen, von Weſten her vordringend, die leer gewordenen Wohnplätze der Chauken ein. Noch zur Römerzeit reichten die Anſiedelungen dieſes erſteren Volkes im Oſten nur bis zur Ems. So kamen die Frieſen auch auf die cimbriſche Halbinſel und machten die Treene und Wiedau zur Grenze ihrer Anſiedelungen. Von Hattſtedt bei Huſum bis nach Hoyer und auf den nach ihrer Bevölkerung benannten nordfrieſiſchen Inſeln iſt heute noch dieſes Element unter den eigentlichen Einwohnern des Landes vorherrſchend. Jenſeits der Elbe hat Kehdingen eine aus Sachſen und Frieſen gemiſchte Bevölkerung, Wurſten, das Vieland, Wührden und Oſterſtade ſind ganz frieſiſch, und bis oberhalb Bremen läßt ſich am rechten Weſerufer der frieſiſche Charakter, wenn auch nicht allgemein, ſo doch da und dort nachweiſen. Auch an der linken Seite der Weſer finden ſich mitten im Sachſenlande frieſiſche Enklaven. Stedingerland, Stadland, Butjadingen und die ganze Provinz Oſtfriesland mit Ausnahme des Lengener Landes gehören völlig den Frieſen an. Dithmarſchen und die Geeſtgebiete der cimbriſchen Halbinſel ſind ſächſiſch, ebenſo wird links der Elbe das Land Hadeln von Sachſen bewohnt, während im Alten Lande und teilweiſe in den Elbmarſchen eingewanderte Holländer ſich niedergelaſſen haben.

Dieſe Verſchiedenheit in der Abſtammung der Bewohner unſerer Nordſeeküſte kommt naturgemäß auch in ihrem Körperbau und ihrem Charakter, in ihren Sitten und Gebräuchen, ihrer Sprache, Tracht und in der Art ihrer Wohnſtätten zum Ausdruck. So iſt beiſpielsweiſe der Marſchfrieſe von breitſchultriger, nicht über das Mittelmaß der Höhe hinausgehender Geſtalt, ſtark, mit breiten Händen und feinem, ſchlichtem hellfarbigen Haar, hellblauen oder grauen Augen, weißer Geſichtsfarbe und rundlichem Antlitz, meiſt ohne ſcharf ausgeprägte Züge. Sein Charakter iſt ernſt, zuweilen ſogar finſter, er wird nicht leicht fröhlich, wenn er aber luſtig wird, ſo hat ſeine Heiterkeit leicht etwas Gewaltſames. Das Sprichwort: „Frisia non cantat“ iſt ja bekannt. Schwer geht der Frieſe aus ſich heraus, zeigt aber großen Hang zum Aufwand und zur Pracht, iſt von peinlicher Sauberkeit und ſtolz auf ſeinen von ſeinen Vätern dem

Abb. 47. Elmshorn.

Meere abgerungenen Besitz. Dagegen ist der Sachse schmächtiger und hagerer gebaut, hat lange Beine und einen kurzen Oberkörper, ein schmales Gesicht und ausgeprägte Züge. Bewunderungswürdig ist die Heimatsliebe der Friesen. Wie weit sie auch in der Welt herumkamen, wie groß auch der Wohlstand war, zu dem sie es dort gebracht hatten, Länder und Städte draußen hatten keinen Reiz für sie, immer und immer wieder zog sie ihre meerumspülte Heimat an. Hier war es am schönsten und besten; nach langem Umherfahren auf den Meeren dieser Erde Wissenschaft sind dem deutschen Volke in den Ländern an der Nordsee erwachsen. In Heide in Norderdithmarschen kam der Sänger des Quickborn, Klaus Groth, zur Welt, Wesselburen darf sich rühmen, der Geburtsort eines der Größten unter unseren Großen im Reiche der Geister, Friedrich Hebbels, zu sein, in Husum, der grauen Stadt am Meer, hat Theodor Storm die Sonne zum erstenmal gegrüßt. Zu Rechtenfleth in Osterstade weilt noch heute Hermann Allmers, der Friesendichter, und Garding in Eiderstedt hat den weltbekannten Historiker Theodor Mommsen zum Landsmann.

Abb. 48. Uhlenhorst, mit Fährhaus.
(Nach einer Photographie im Verlag von Conrad Döring in Hamburg.)

hier ausruhen und in Frieden sterben zu dürfen, das war ihr Wunsch vor Zeiten, das ist auch heute noch die Sehnsucht, die jeder Nordseefriese in den geheimen Falten seines Herzens birgt. Das mag wohl, so hat schon vor anderthalbhundert Jahren der Halligmann Lorenz Lorenzen gesagt, darin seinen Grund haben, weil sie auf der ganzen Welt keinen besseren Fleck finden konnten, als ihr Heim, wo sie geboren und erzogen waren!

Dem Friesen wird eine hervorragende Begabung für die Mathematik nachgerühmt, ein Umstand, der übrigens wohl auch für den Niedersachsen volle Geltung hat. Eine Reihe großer Männer in Litteratur und In Jever in Ostfriesland sind der Geschichtsschreiber Schlosser und der Chemiker Mitscherlich geboren. Die schaffende Tonkunst hat an den deutschen Nordseegestaden weniger ihr Heim gefunden, doch hat auch sie unter den hier zur Welt gekommenen Männern einen hoch bedeutenden Namen zu verzeichnen, denjenigen von Johannes Brahms, der zwar von Geburt Hamburger, aber, wenn wir nicht irren, von dithmarsischer Abkunft ist. Dagegen ist unser Areal unter den ausübenden Tonkünstlern recht gut vertreten. Für die plastischen Künste ist von jeher viel Sinn an unseren Nordseeküsten gewesen; die wundervoll geschnitzten Schränke und

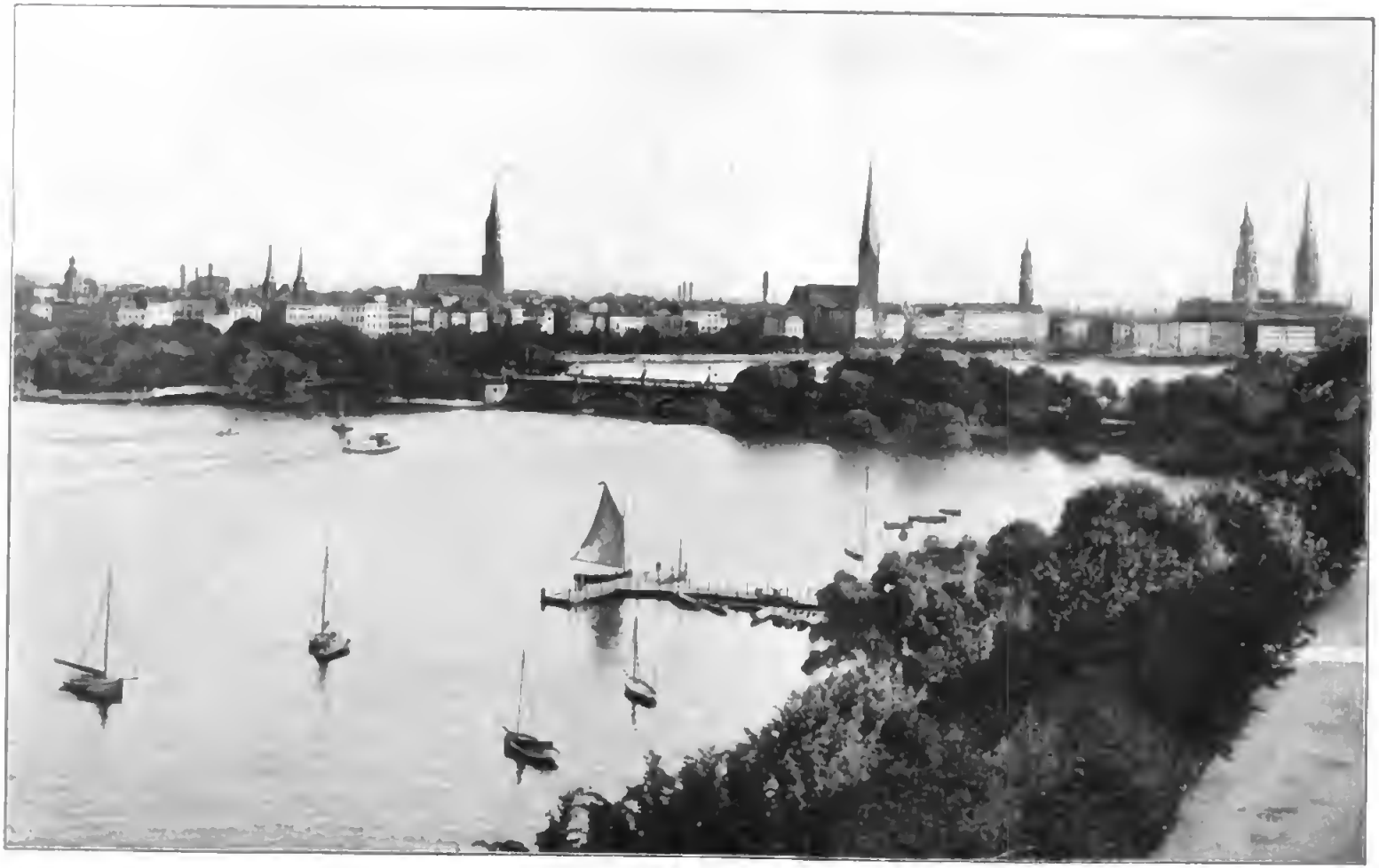


Abb. 49. Außenalster und Binnenalster.

Abb. 50. Hamburger Hafen. Abendſtimmung.
(Nach einer Photographie von B. Dreeſen in Flensburg.)

Truhen, die man allenthalben in wohlhabenderen Häuſern noch finden kann, der berühmte Swynſche Peſel aus Lehe, jetzt in Meldorf, und des großen Bildſchnitzers Hans Brüggemann Werke, ſo das Altarblatt im Schleswiger Dom, legen beredtes Zeugnis dafür ab. Prächtige Schilderungen von den Halligen und aus dem Volksleben der Frieſen, die wir dem Pinſel der noch jetzt wirkenden Meiſter Alberts und Jeſſen verdanken, haben weit und breit die verdiente Anerkennung gefunden, und die Worpsweder Schule durfte in der Darſtellung ihrer ſtimmungsvollen Bilder aus dem Moor nicht minder große Erfolge verzeichnen. Die Städte und Ortſchaften an der Weſtküſte Schleswig Holſteins haben leider mit der Zeit ſo manche Gebäude, die ihrer Architektur einen beſtimmten Stempel aufgedrückt hatten, verloren. Doch wird dem Auge des aufmerkſamen Beſchauers auch in Huſum oder Tondern noch vielerlei Schönes und Beachtenswertes auffallen. Durch den großen Brand von 1842 erhielt Hamburg eine veränderte Phyſiognomie, und ein großer Teil der alten Stadt fiel den Flammen zum Raub. Andere alte, wenn auch vom Standpunkte der Baukunſt nicht beſonders in Betracht fallende Stadtviertel mußten den neuen Hafenanlagen weichen, und ſo iſt denn heute Deutſchlands reichſte und größte Handelsſtadt durchweg eines beſonderen architektoniſchen Charakters bar. Hinwiederum bietet Bremens Altſtadt deſto mehr, und da und dort in den Städten links der Elbe und in Oſtfriesland ſind noch manche Bauten erhalten geblieben, die an vergangene Pracht und Herrlichkeit erinnern und wohlthuend von dem modernen Kaſernenſtil abſtechen, der ſich auch hier, wie anderswo, breit zu machen anfängt.

Auf dem Lande dagegen und in den kleineren Ortſchaften tragen die Wohnſtätten auch heute noch ihr eigentümliches Gepräge. Da treffen wir in den von den Sachſen eingenommenen Gebieten auf die ſächſiſche Bauart der Häuſer. Lange, ſchornſteinloſe Gebäude, deren Ende der Straße zugekehrt liegt, und die am Giebelende eine Einfahrt haben, charakteriſieren dieſelbe. Wenn wir das Haus durch die letztere betreten, kommen wir auf die Diele, die auch als Tenne dienen muß; rechts und links davon befinden ſich die Ställe, in denen das Vieh mit ſeinen Köpfen nach

innen zugekehrt ſteht. Der Einfahrt gegenüber erblicken wir den oben gewölbten, ſchornſteinloſen Herd, deſſen Rauch unter der Decke hinzieht und zum Einräuchern von Speckſeiten, Würſten ꝛc. benützt wird. Dahinter, am anderen Ende des Hauſes, ſind die Wohn- und Schlafräume der Familie. Zuweilen, ſo in Dithmarſchen, tritt am oberen Ende der Diele noch ein großer Raum, der Peſel, hinzu. Hölzerne Pferdeköpfe am Ende der Firſt ſchmücken meiſt noch das Haus.

Der Hauberg, Heuberg oder kurzweg „Berg“ iſt frieſiſchen Urſprungs. Sein Name will ſo viel beſagen als Bergeplatz des Heus. Hauberge kannte man ſchon im Mittelalter in den Niederlanden, und gegen Ende des ſechzehnten Jahrhunderts tauchten ſie bereits in der Gegend zwiſchen Ems und Weſer und in Dithmarſchen auf. Von hier aus breitete ſich dieſe Bauart über Eiderſtedt aus, wo dieſelbe vor einem Menſchenalter noch die herrſchende war, und ging ſogar auch noch weiter nach Norden bis in die Umgegend von Tondern. Das charakteriſtiſchſte Merkmal am Hauberg iſt der von vier bis ſechs hohen Pfoſten getragene Vierkant, weſtlich von der Elbe Gulf genannt, ein Raum von ſechs bis acht Metern im Quadrat, bei den älteren Gebäuden hoch wie eine Kirche. Selbſt an ſonnenhellen Sommertagen iſt er düſter, da Licht nur durch ein einziges Loch im Firſt einfällt, das zuweilen 50 Fuß über dem Fußboden angebracht iſt. Der gewaltige Dachraum wird zum Unterbringen des Heues oder auch als Kornmagazin benutzt. Um den Vierkant liegen, wie die Seitenſchiffe einer Kirche um das Hauptſchiff, vier weitere langgeſtreckte Räume, deren vorderſter, meiſt nach Süden gekehrt, die Wohnung des Beſitzers und ſeiner Familie birgt. Auch hier trägt die größte Stube den Namen Peſel. Gegen Oſten und Norden befinden ſich die Ställe, gegen Weſten die Tenne. Zumeiſt iſt der Hauberg auf einer Werft erbaut, die wiederum von einem fünf bis acht Meter breiten Graben umgeben iſt und in vergangenen Zeiten durch eine Zugbrücke mit der Umgebung verbunden war, die in der Gegenwart durch feſte Stege erſetzt wird.

Die angliſch-däniſche Bauart, die wir im Norden finden, iſt wiederum anderer Geſtalt. Hier ſtellen die Gebäude eines Hofes ein Viereck dar, das den Hofplatz einſchließt. Eine Seite des Vierecks bildet das mit einem ebenfalls als Peſel bezeichneten Raume verſehene Wohnhaus, welches Schornſteine beſitzt, und von dem Stall,

Abb. 51. Hamburger Segelſchiffhafen.

Scheune und andere Nebengebäude streng gesondert sind. Das Vieh steht in den Ställen mit den Köpfen der Außenwand zugekehrt.

Selbstverständlich kommen in den verschiedenen Landstrichen wiederum mancherlei Abweichungen in der Bauart der Häuser vor, und in der neueren Zeit gar verwischt sich da und dort der landesübliche Stil, und Wohnungen moderner Art treten an seine Stelle. Das alte Strohdach verschwindet mehr und mehr, mit Schiefer oder Dachpfannen gedeckte Dächer kommen dafür auf, und die von den Ureltern her-

Was die Sprache anbetrifft, so hat das Plattdeutsche die friesische Mundart heutzutage fast vollständig verdrängt. Friesisch wird heute nur noch im oldenburgischen Saterlande, auf den ost- und den nordfriesischen Inseln gesprochen und ist aber auch hier im Aussterben begriffen. In konfessioneller Beziehung gehören die Bewohner unserer deutschen Nordseeküste fast durchgängig dem protestantischen Glauben an.

„Marsch, Geest und Moor," so sagt Hermann Allmers einmal in seinem Marschenbuch, „vergegenwärtigen uns gewissermaßen die menschlichen Temperamente.

Abb. 52. Hamburger Hafen und Werft von Blohm & Voß.

stammenden Schränke, Truhen und andere Haushaltungsgeräte kunstvoller Art werden verschachert und müssen modernen Möbeln und neumodischem Tand weichen.

Ebenso ist es mit den Trachten, die nur noch bei besonderen Gelegenheiten getragen werden oder auch überhaupt gar nicht mehr. Hier ebenfalls hat die städtische Kleidung das Alte und Schöne fast schon ganz ersetzt, und die Zeit ist vielleicht nicht mehr allzu ferne, in der auch der letzte Rest davon von dem Moloch Mode verschlungen sein wird. Und so geschieht es noch mit vielen anderen Dingen, auf die wir wegen Mangels an Raum nicht mehr näher eingehen können.

Die Marsch repräsentiert, auf den ersten Blick erkennbar, das Phlegmatische. Die leichte Geest dagegen ist durch und durch sanguinisch. Hier ist alles Wechsel, bald ernst, bald heiter, bald dürr, bald fruchtbar, bald Thal, bald Hüget, hier dämmeriger Wald, dort schattenlose Sandwüste; hier grünender Wiesengrund und wallende Kornfelder, dort steiniges unfruchtbares Heideland; hier rauschende Mühlenbäche, dort stille, rohrumflüsterte Teiche — alles in schroffen Gegensätzen, wie der Ausdruck eines sanguinischen Gemüts. Wie das Geestvieh leichter und lebhafter ist, als das Vieh der Marsch, so oft auch der Menschenschlag. Im Moor endlich findet die tiefste

Abb. 53. Sandthorkai und Freihofenlagerhäuser. (Nach einer Photographie im Verlag von Conrad Döring in Hamburg.)

Melancholie ihren Ausdruck, welche der köstlichste Frühlingsmorgen und der sonnigblaueste Sommertag nicht ganz verscheuchen können, der aber bei trübem, wolkigem Himmel, im Spätherbst und zur Winterszeit wahrhaft grauenerregend auf die Seele zu wirken vermag."

VI.

Geschichtliches.

Es leuchtet ein, daß ein von so verschiedenartigen Volksstämmen bewohntes und im Laufe der Jahrhunderte so vielen verschiedenen Herren unterthan gewesenes Areal wie das Land, welches die deutsche Nordseeküste umsäumt, auch eine höchst wechselvolle Geschichte hat. Nun ist es nicht unseres Amtes, eingehendere Ausführungen darüber zu machen, ganz abgesehen vom Mangel an Platz dafür, so daß wir uns hier auf einige allgemeine Bemerkungen über dieses Thema zu beschränken haben werden.

Die cimbrische Halbinsel hat schon im grauen Altertum mannigfache Schicksale über sich ergehen lassen müssen. Der eherne Tritt der römischen Legionen wird wohl ihren Boden kaum berührt haben, wenn ihre Adler auch an den Mündungen des Elbstroms aufgepflanzt gewesen sein dürften. Um so mehr Unruhe hat aber die Zeit der Völkerwanderung in das schleswig-holsteinische Land getragen. Von hier aus wanderten die Cimbern und Teutonen in den sonnigeren Süden, von hier aus zogen Hengist und Horsa mit ihren Mannen nach Britannien hinüber. Als es in der germanischen Welt wieder etwas ruhiger geworden war und die einzelnen Volksstämme dauernd seßhaft wurden, da kamen von Norden und von Osten her andere Eindringlinge ins Land. Hier Slaven, dort Dänen. Erstere berührten freilich die Gegenden an der Nordsee kaum, dagegen hat es bis in die Gegenwart hinein von seiten der dänischen Nachbarn nicht an stetig erneuten und nie ermahnenden Versuchen gefehlt, sich des meerumschlungenen Landes zu bemächtigen. Und diese Umstände sind nicht zum geringsten Teil maßgebend geworden für die ferneren Geschicke der Herzogtümer. Am Maria-Magdalenentage 1227 schlug der Holsteiner Graf Adolph IV.

Abb. 51. Fleet zwischen Deichstraße und Cremon.
(Nach einer Photographie im Verlag von Conrad Döring in Hamburg.)

den Dänenkönig Waldemar II. aus dem Felde, und bei Oldenswort und Mildenburg mußte König Abel der friesischen Streit-

in die neuere Zeit hinein. Die Bauernrepublik der Dithmarschen war den Holsten und den Dänen schon lange ein Dorn im

Abb. 35. Fleet bei der Reimersbrücke, mit Katharinenkirche. (Nach einer Photographie im Verlag von Conrad Döring in Hamburg.)

macht, die er zu unterjochen gedachte, durch eilige Flucht weichen. Jahrhunderte hindurch folgte dann noch Fehde auf Fehde bis

Auge, und mit vereinten Kräften zogen sie los, um den kleinen Staat zu vernichten. Der aber war auf der Hut, und beim

Abb. 56. Winterbaum in Hamburg

Tusenddüvels-Warf bei Hemmingstedt in Dithmarschen kam es am 17. Februar 1500 zur blutigen Schlacht. Zwar blieben die Bauern dieses Mal noch Sieger, aber die Stunde, welche ihrer Unabhängigkeit ein Ende machen sollte, war nicht mehr fern, und im Entscheidungskampf bei Heide wurde ihnen durch Heinrich Rantzau ihre Selbständigkeit für immer genommen.

Von den Schreckensjahren des großen Religionskrieges ist Schleswig-Holstein schwer heimgesucht worden. Als Kreisoberster von Niedersachsen rückte bekanntlich Christian IV. von Dänemark, Herzog von Schleswig-Holstein, ins Feld und zog sich nach dem verhängnisvollen Tage bei Lutter am Barenberge in seine Stammlande zurück. Tilly und der Friedländer folgten ihm eilends nach, und so wurde Schleswig-Holstein ein großes Schlachtfeld. Dann kamen nach dem Frieden zu Lübeck die Zeiten des dänisch-schwedischen und hierauf die Tage des großen nordischen Krieges; Steenbock verheerte das Land. Mit Anbeginn des Jahrhunderts sahen die Herzogtümer wiederum fremde Söldnerscharen innerhalb ihrer Grenzen. Das Jahr 1848 brachte die erste Erhebung, und die Totenglocken Friedrichs VII. am 15. November 1863 waren zugleich das Grabgeläut für die dänische Herrschaft im Lande. Am Morgen des 18. April 1864 hat der Danebrog zum letztenmal auf dem schleswig-holsteinischen Festlande geweht, am 29. Juni des gleichen Jahres wurde auch Alsen, die letzte Insel des Landes, über der er noch flatterte, frei vom dänischen Joch.

Einige der wichtigsten Begebenheiten in der Geschichte der beiden Hansastädte Hamburg und Bremen werden wir bei der Besprechung und Schilderung dieser letzteren selbst bringen.

Manchertei Ähnlichkeiten mit der Geschichte der Herzogtümer Schleswig Holsteins hat diejenige der Herzogtümer Bremen und Verden. Hier waren es die Bischöfe, die fast in ständiger Fehde mit den Bewohnern der Marschlande links der Elbe lagen. Die Macht der Kirchenfürsten verfiel aber immer mehr und mehr im fünfzehnten Jahrhundert, und das sechzehnte Säculum brachte die Reformation, die 1521 bereits in Hadeln, 1522 durch Heinrich von Zütphen in Bremen eingeführt wurde. Erzbischof Christoph von Verden wollte zwar ihrer Verbreitung mit allen Mitteln Einhalt thun, doch hinderten ihn seine langen Kämpfe mit den Wurstern daran, dies mit

Erfolg zur Ausführung zu bringen. 1567 trat Eberhard von Holle, Biſchof von Verden, zum evangeliſchen Glauben über, kurz darauf that Erzbiſchof Heinrich III. von Bremen ebenſo. Von nun ab folgte die faſt hundertjährige Periode der proteſtantiſchen Biſchöfe, und nur kurze Zeit über wurde gemäß dem Reſtitutionsedikt der katholiſche Gottesdienſt in Verden und Stade wiederhergeſtellt. Der Weſtfäliſche Friede verwies die Herzogtümer an Schweden, unter deſſen Scepter ſie bis 1719 blieben. Hierauf nahm Hannover Beſitz davon, wie denn auch das Land Hadeln um 1773 nach Ausſterben der Herzöge von Lauenburg an dieſe Regierung kam. Während der Napoleoniſchen Herrſchaft zu Beginn des neunzehnten Jahrhunderts wurden bekanntlich alle deutſchen Küſtenländer an der Nordſee dem franzöſiſchen Kaiſerſtaate einverleibt. 1811 wurden dieſelben mit dem Königreich Weſtfalen, ſpäter abermals mit Frankreich vereinigt. Nach dem Sturze des korſiſchen Eroberers fielen dieſe Lande wieder ihren rechtmäßigen Fürſten zu und blieben unter deren Scepter, bis 1866 Hannover eine preußiſche Provinz geworden iſt.

Der in der Geſchichte berühmt gewordenen Kämpfe der Stedinger gegen die Erzbiſchöfe von Bremen im dreizehnten Jahrhundert mag hier ebenfalls mit einigen Worten Erwähnung gethan werden. Letztere veranſtalteten förmliche Kreuzzüge gegen die Stedinger, die zuvor als Ketzer erklärt und vom Papſt in den Bann, vom Kaiſer in die Reichsacht gethan worden waren. Erſt war der Erfolg auf ſeiten der braven Bauern; mehrfach ſchlugen ſie den gegen ſie aufgebotenen Heerbann zurück, mußten aber am 27. Mai 1234 bei Altenesch unterliegen, und damit war auch ihr Schickſal beſiegelt. Ein im Jahre 1834 errichteter Obelisk erinnert heute noch an dieſen Kampf, in dem die tapferen Stedinger für Freiheit und Glauben gefallen ſind.

Unter den Vaſallen Heinrichs des Löwen werden bereits Oldenburger Grafen genannt. Nach deren Ausſterben gegen die Mitte des ſiebzehnten Jahrhunderts fiel ihr Land in den Beſitz der däniſchen Könige und der Herzoge von Schleswig-Holſtein-Gottorp. Als Herzogtum Holſtein-Oldenburg erſcheint es im Jahre 1777 zuerſt, Friedrich Auguſt von Holſtein-Gottorp,

Abb. 57. Steckelhörn in Hamburg.
(Nach einer Photographie im Verlag von Conrad Döring in Hamburg.)

Bischof von Lübeck, eröffnet die Reihe seiner selbständigen Fürsten. Zu Beginn des Jahrhunderts war Oldenburg französisches Land, 1813 wurde das Herzogtum aber wiederhergestellt, und 1829 nahm Paul Friedrich August den Titel eines Großherzogs an.

Ostfriesland, das sogenannte Emder Land, war ehemals eine unabhängige Grafschaft, die seit dem Jahre 1454 unter der Regierung des Cirksena stand. Seine Herrscher erhielten 1654 den Rang von Reichsfürsten. 1744 starb der letzte Cirksena, der Fürst Carl Edzard, und nach dessen Tode nahm Friedrich der Große das Land für Preußen in Besitz. 1807 kam aber Ostfriesland an Holland, wurde dann auf kurze Zeit wieder preußisch, hierauf nochmals an Hannover abgetreten, bis es 1866 wieder unter Preußens Oberhoheit kam. Heute bildet Ostfriesland den Regierungsbezirk Aurich.

Abb. 58. Hamburg, von Steinwärder gesehen.
Nach einer Photographie im Verlag von Conrad Döring in Hamburg.)

VII.

Von Husum nach Tondern und an die Grenze Jütlands.

Es rauscht kein Wald, es schlägt im Mai
Kein Vogel ohn' Unterlaß;
Die Wandergans mit hartem Schrei
Nur fliegt in Herbstesnacht vorbei,
Am Strande weht das Gras.

Doch hängt mein ganzes Herz an dir,
Du graue Stadt am Meer;
Der Jugendzauber für und für
Ruht lächelnd doch auf dir, auf dir,
Du graue Stadt am Meer.

So hat ein großer Sohn Husums, so hat der am 14. September 1817 hier geborene Dichter von Immensee und vom Schimmelreiter seine Vaterstadt mit wenigen Strichen gekennzeichnet. In einer seiner Novellen entwirft Theodor Storm allerdings ein etwas heitereres und sonnigeres Bild von der grauen Stadt am Meer. „Es ist nur ein schmuckloses Städtchen, meine Vaterstadt; sie liegt in einer baumlosen Küstenebene und ihre Häuser sind alt und finster. Dennoch habe ich sie immer für einen angenehmen Ort gehalten, und zwei den Menschen heilige Vögel scheinen diese Meinung zu teilen. Bei hoher Sommerluft schweben fortwährend Störche über der Stadt, die ihre Nester unten auf den Dächern haben; und wenn im April die ersten Lüfte aus dem Süden wehen, so bringen sie gewiß die Schwalben mit,

und ein Nachbar ſagt's dem anderen, daß ſie da ſind."

Ein ſchmuckloſes Städtchen am Rande von Geeſt und Marſch! Je nun, aber mit Einſchränkungen! Denn es hat etwas an ſich, was manchen anderen Städten und Städtlein Schleswig-Holſteins fehlt: es heimelt einen an, um einen ſüddeutſchen Ausdruck für dieſes Gefühl zu gebrauchen. Und dann birgt das kleine Huſum doch noch einige Erinnerungen an die alte Zeit ſeines nunmehr verblichenen Glanzes in ſeinen Mauern, an die dahingeſchwundenen Tage, da „die vor Kurtzem ſo floriſante Stadt" noch nicht in „Decadence" geraten war, wie in ſeinem Theatrum Daniae Erich Pontoppidan berichtet. Da ſtehen noch etliche ſchöne alte Häuſer, deren Zahl freilich mit jedem Jahr geringer wird, und dann das Schloß, welches Herzog Adolph I. von 1577—1582 an der Stelle eines alten Franziskanerkloſters errichten ließ, „mit großen Koſten und deſſen verwittibten Hertzoginnen des Gottorffiſchen Hauſes zur Reſidentz gewidmet".

Durch die Größe und Schönheit ihrer Hallen und den reichen Schmuck ihres Inneren erfreute ſich die gotiſche Marienkirche in verfloſſenen Jahrhunderten eines großen Ruhmes. Im Jahre 1474 erbaut, um 1500 vergrößert, wurde ſie, angeblich wegen Baufälligkeit, zu Beginn des neunzehnten Säculums abgebrochen. Damals machte im Volksmund der Spottvers die Runde:

De Tönninger Tom is hoch und ſpitz;
De Huſumer Herrn hemm Verſtand in de Mütz!

1829 wurde die Kirche durch ein Gotteshaus erſetzt, dem man beſonders Schmeichelhaftes leider nicht nachſagen kann. Die ſchönſte Zierde der Marienkirche war das vom großen Bildſchnitzer Hans Brüggemann, der ein Sohn Huſums geweſen ſein ſoll, gefertigte Sakramentshäuschen, welches leider verſchwunden iſt. Vor hundert Jahren ſoll es noch in irgend einem Winkel des Städtchens in ſehr verdorbenem Zuſtand herumgeſtanden ſein.

Abb. 59. Schnelldampfer „Auguſte Victoria".
(Nach einer Photographie im Verlag von Conrad Döring in Hamburg.)

Ja, Huſum hat beſſere Tage geſehen, und wenn es auch heute noch der bedeutendſte Ort an Schleswigs Weſtküſte iſt, weithin bekannt durch ſeine großen Viehmärkte und die bedeutende Ausfuhr von Rindern und Schafen — der jährliche Geldumſatz auf dem Viehmarkt dürfte gegenwärtig 28—30 Millionen Mark betragen —, ſo will das doch nichts ſagen gegen die hohe Blüte, in welcher die Stadt im ſechzehnten und bis ins ſiebzehnte Jahrhundert hinein geſtanden hat. Heinrich Rantzau ſchreibt im Jahre 1597 von Huſum: „Eine reiche

Abb. 60. Deutſche Seewarte.
(Nach einer Photographie von Strumper & Co. in Hamburg.)

und anſehnliche und mit Flensburg wetteifernde Stadt, mit berühmtem Seehafen und Handel aus Schottland, England, Holland, Seeland durch viele eigene Schiffe, in kurzer Zeit zu hohem Wohlſtand erwachſen. Ihr Ausſehen zeugt von erſtaunlichem Reichtum; darin und auch an Größe übertrifft ſie eigentlich alle Städte des Herzogtums."

Im ſiebzehnten Jahrhundert haben auch „die zwei vortrefflich gelahrte Männer" Caſpar Dankwerth und Johannes Meyer hier gelebt, der erſtere als Bürgermeiſter und als „Geographus, der das große und rühmenswürdige Werk: Landes Beſchreibung der beyden Herzogthümer Schleswig und Holſtein genannt, abgefaßt, der zweyte aber als Mathematicus, der die dabey befindliche viele Speciale Land Karten und Grund Riſſe der Städte verfertiget".

Eine Aue fließt an der Stadt vorbei und mündet in den Hever. Trotz des zur Ebbezeit faſt waſſerleer daliegenden Haſens, der nur von Fahrzeugen mit geringem Tiefgang benützt werden kann, iſt die Schiffahrt, welche Huſum auf dem Wattenmeere mit Nordſtrand, Pellworm und den Halligen unterhält, durchaus nicht unbedeutend.

Wenn wir uns von Huſum nordwärts begeben, ſehen wir vor uns einen breiten Geeſtrücken, den Schobüller Berg. Ein Spaziergang auf denſelben lohnt ſowohl in landſchaftlicher, als auch in naturwiſſenſchaftlicher Hinſicht aufs beſte. Es iſt ein ganz eigenartiges Bild, das ſich auf dieſem Wege vor uns aufrollt. Langſam ſteigt die ſandige Straße an, und bald tritt zur Rechten der hohe Kirchturm von Hattſtedt hervor, deſſen Einwohner viele Jahre hindurch ſo ſehr von den großen Deichlaſten bedrückt wurden, daß das Sprichwort entſtand:

Hatten de Hattſtedter nich de böſe Diek,
Se kehmen nümmer int Himmelriek.

Zur Linken aber blicken wir erſt auf den grünbewachſenen Außendeich, deſſen gerade Linie bis zu dem an die See vorgeſchobenen Schobüller Geeſtrücken reicht. Hier verläuft er dann in dieſem Vorſprung. Ueber dem hohen Schutzwall aber erſcheint eine graue einförmige, kaum bewegte Fläche, auf der die verſchiedenſten Lichter ſpielen, das Wattenmeer. Fern am Horizont hebt ſich, wie über dem Waſſer ſchwebend, ein Streifen Landes heraus; klar ſind darauf eine Windmühle und die Dächer einiger Häuſer zu erkennen. Es iſt die Inſel Nordſtrand. Je mehr wir anſteigen, um ſo größer wird auch der Raum, den unſer

Digitized by Google

Geſichtskreis umſpannt, und wenn wir etwa an der kleinen Schobüller Ziegelei angelangt ſind, ſo dünkt uns derſelbe grenzenlos. Dunklere Punkte, kleine Eilande im Weſten und Nordweſten gewähren dem Auge einige Ruhepunkte. Je nach der Beleuchtung tritt ihr Umriß bald nur ganz licht, wie Luftſpiegelung hervor, bald aber ſo ſcharf und klar gezeichnet, daß wir die Häuſer auf ihren Werften ganz deutlich zu erkennen vermögen. Das ſind die Halligen. An regentrüben Sommertagen jedoch, wenn Flut und Land am Horizont miteinander verſchwimmen und die See regungslos daliegt,

Dann ſteht an unſerm grauen Strande
Das Wunder aus dem Morgenlande,
Morgane, die berufne Fee ...
Doch hebt ſich nicht,
wie dort im Süden
Auf roſigen Karyatiden
Ein Wundermärchen-
ſchloß ins Blau;
Nur eines Hauberg
graues Bildnis
Schwimmt einſam in
der Nebelwildnis,
Und keinen lockt der
Hexenbau.

Der Eindruck, den ſolche Anblicke bei ihren Beſchauern hinterlaſſen, iſt ein unbeſchreiblich großartiger, zumal wenn man das Glück hat, dieſes einzig in ſeiner Art daſtehende Landſchaftsbild bei wechſelnden Farben genießen zu können. Für denjenigen aber, der ſich auch für geologiſche Dinge intereſſiert, bietet dieſer Geeſtvorſprung noch eine ganz beſondere Überraſchung. Die ſchon weiter oben erwähnte kleine Ziegelei iſt nämlich auf anſtehendem Geſtein erbaut, das ſich an der Oberfläche als eine rötliche, zuweilen von helleren Adern durchzogene thonige Maſſe darſtellt, nach der Tiefe zu jedoch ſteinhart wird und zweifelsohne ein Analogon des thonigen Geſteines iſt, von welchem die Baſis der roten Felſen Helgolands zuſammengeſetzt wird. Aber nicht nur dieſer am Strande des Wattenmeeres anſtehende Zechſteinletten iſt von großer Merkwürdigkeit, ſondern auch das Vorkommen der gequetſchten und wiederverkitteten Kalkſteingeſchiebe, die ſich an der oberen Grenze des roten Thones mit dem darüber liegenden diluvialen Moränenmergel finden und beſondere Curioſa im Gebiete der norddeutſchen Diluvialablagerungen ſind.

Von Wobbenbüll bis Hattſtedt, wo der Deich nordwärts zu wieder ſeinen Anfang nimmt, bis hinauf nach Hoyer tritt die Geeſt nicht wieder an die Meeresküſte heran.

Abb. 61. Michaeliskirche in Hamburg.
(Nach einer Photographie im Verlag von Conrad Döring in Hamburg.)

„In alter Zeit war hier ein ſich ſtets verändernder und für uns unentwirrbares Labyrinth von Halligen, Meeresarmen und Geeſtinſeln. Hier finden ſich auch die tief ins Land hineingehenden Auen, welche das Waſſer der Geeſt in die unbedeichten und ſpäter auch in die bedeichten Niederungen geſandt haben, denn erſt hart am Rande der Oſtſeebuchten liegt die Waſſerſcheide.“ Eindeichungen, die ſich an die Geeſt anſchloſſen, oder auch ſolche, welche von den Inſeln ſelbſt ausgegangen ſind, ſchufen die jetzige Küſtenlinie. Eine, wenn auch nicht ſehr ſtarke Bevölkerung bewohnte ſchon vor dieſer Landfeſtigung die Niederungen auf künſtlich aufgeworfenen Wurthen. Die Nutzung der ſich neu bildenden Landflächen fand aber von der Geeſt aus ſtatt, deren Rand hier ſtark beſiedelt iſt. Hier befinden ſich das ſtattliche Bredſtedt mit dem nahebei belegenen Miſſionsort Breklum, Bordelum, Bargum, Stedesand, Leck und noch andere Flecken und Dörfer mehr. In der Marſch ſelbſt treffen wir zuweilen auf einſam liegende Geeſtinſeln, auf denen ſich dann ebenfalls ſtattliche Anſiedelungen erheben. Lindholm, Rieſum, Niebüll-Deezbüll mögen hier als Beiſpiele dafür angeführt werden. Die Marſchen und deren erſte Eindeichungen ſind zweifelsohne ſchon ſehr alt. Bereits im zwölften Jahrhundert beſchreibt Saxo Grammaticus die Frieſiſche Marſch als einen von niedrigen Wällen umgebenen geſegneten Boden, eine Bezeichnung, die ſie heute noch in vollem Maße verdient. Steht doch der alte Chriſtian-Albrechts-Koog bei Tondern im Rufe, das fruchtbarſte Land im geſamten Marſchgebiete zu ſein! Bei der Eindeichung der rückliegenden Ländereien iſt aber in früheren Zeiten bisweilen etwas zu raſch verfahren und unreifes Marſchland mitgenommen worden. Der Gotteskoogſee iſt ein warnendes Beiſpiel hierfür.

Der vorſpringende Teil unſerer Küſtenlinie, welcher etwas ſüdlich von Emmelsbüll beginnt und ſich über Horsbüll und

Abb. 62. Großer Burſtah in Hamburg.
(Nach einer Photographie im Verlag von Conrad Döring in Hamburg.)

Abb. 63. Hopfenmarkt und Nikolaikirche in Hamburg.
(Nach einer Photographie im Verlag von Conrad Döring in Hamburg.)

Klauxbüll bis etwas nördlich von Rodenäs hinzieht und heute noch den Namen der Horsbüll- oder Wiedingharde führt, war jahrhundertelang eine erst uneingedeichte, später aber nur ungenügend eingedeichte feste Marschinsel, die von der Geest zwischen Hoyer, Tondern u. s. f. durch niedrige Ländereien, große Wasserflächen und Meeresarme getrennt gewesen ist. Ihre Bewohner konnten die westlichen Grenzen des Eilands aber nicht gegen den Ansturm des Meeres behaupten, und die Deiche mußten mehrfach zurückverlegt werden, während viel Land verloren ging. So versanken die Kirchen von Wippenbüll und Alt-Feddersbüll; ebenso wurde am 1. Dezember 1615 die Rickelsbüller Kirche im Norden der Harde, welche damals schon mit ihrem Kirchdorf im Haffdeich lag, in den Meeresfluten begraben. Die Särge

ſind dabei aus den Gräbern getrieben worden. Es hat in das ſiebzehnte Jahrhundert hinein gedauert, bis die Horsbüllharde mit dem ſchleswigſchen Feſtlande verbunden war, nachdem mehrere Verſuche immer und immer wieder geſcheitert waren.

Als weiteres Beiſpiel für die Verhältniſſe dieſer verwickelten Marſchlandſchaft mag hier noch die merkwürdige, inſelartig aus den Marſchalluvionen herausragende ſandige, im Kerne moorige Fläche des Riſummoor, auch Kornkoog genannt, erwähnt werden, an deren Rändern Deetzbüll und Lindholm belegen ſind. Noch im Jahre 1624 war

Abb. 61. Lombardsbrücke in Hamburg.

dies abgeſonderte Ländchen ſo ſehr Inſel, daß eine ſchwediſche Flottille an ihr landen konnte. Tempora mutantur! Heute iſt Lindholm Station der Marſchbahnſtrecke Huſum-Tondern.

Es iſt wirklich eine angenehme Sache, an einem ſchönen Sommertage auf dieſer Eiſenbahnlinie, welche das nordweſtliche Schleswig ſo recht dem Verkehr erſchloſſen hat, dem Rücken der Geeſt entlang zu fahren. Da liegen gegen Weſten die grünen Marſchen vor uns ausgebreitet, flach und eben wie ein Teller und durchzogen von unzähligen Gräben und Sielen. Da und dort ein einſames Gehöft oder ein kleines Stück Deich, der wie ein Feſtungswall erſcheint, am Horizont, ſonſt nichts als weites Grasland, darauf unzählige Rinderherden weiden. Bisweilen ſcheucht die keuchende Lokomotive auch ein paar Pferde auf, die ſich hier gütlich thun dürfen; beängſtigt von dem ſo ungewohnten Lärm in der ſonſt ſo ſtillen Landſchaft galoppieren ſie in wilder Haſt davon. Phlegmatiſch aber ſteht Freund Adebar dabei und beſchaut ſich in philoſophiſcher Ruhe den dahinbrauſenden Eiſenbahnzug. Ihn ſtört das alles nicht; verächtlich blickt er auf die erſchrocken dahinſpringenden Vierfüßer herab, die noch nicht über die Grenzen ihrer Gemarkung gekommen ſind, während er, der Weltreiſende, der Globetrotter unter der Tierwelt unſerer Zonen, doch ſchon ſo viel geſehen hat, und ebenſo zu Hauſe iſt in ſüdlichen Geländen, wo der Nil träge dahinflutet und die Pyramiden gen Himmel ragen, als hier, in ſeiner Sommerheimat an den Geſtaden des deutſchen Meeres. Und ihre Sommerheimat iſt es wirklich, dieſes Marſchland, das mit ſeinem Reichtum an Fröſchen und anderem kleinen Getier den Störchen geradezu die allergünſtigſten Lebensbedingungen bietet. Im weiten Umkreis iſt faſt kein Giebel zu ſchauen, der nicht wenigſtens ein Storchenneſt trüge, und Meiſter Langbein gehört

mindestens so gut zum vollen Landschaftsbild, wie sonst etwas darin; ja, er ist geradezu ein eigentümliches Merkmal desselben.

Dem Charakter des Landes und seiner Bevölkerung entsprechend, dem sie als Verkehrsmittel dient, geht es in gewöhnlichen Zeiten auf der Marschbahn nicht allzu lebhaft zu. Es wird eben alles, wenn auch pünktlich und genau, so doch mit einer gewissen Ruhe und Behäbigkeit besorgt. Eigentliche Schnellzüge befahren die Strecke im Winter nicht, denn die Bahn soll ja in erster Linie den lokalen Verhältnissen Rechnung tragen. Anders aber ist's in den schönen Sommertagen, wenn in den Monaten Juli, August und September die Badezüge durch das weite grüne Feld dahinsausen und die erholungsbedürftige Menschheit aus der heißen Stickluft der großen Städte des Binnenlandes hinausführen zu dem stärkenden Odem der Nordsee. Dann ist die Physiognomie der Bahn eine gänzlich veränderte. Dann zieht das schnaubende Dampfroß nur vollbesetzte

Abb. 65. Rathaus in Hamburg.
(Nach einer Photographie von Conrad Döring in Hamburg.)

Wagen hinter ſich her durch die ſaftigen Auen der Marſch, und erſtaunt ob des ungewohnten Anblicks ſchaut der kleine Hirtenjunge da unten am Bahndamm dem mit Windesbraus an ihm vorbeirollenden und ſeinem Geſichtskreiſe alsbald wieder entſchwindenden funkenſprühenden Ungetüm nach, vielleicht zuweilen nicht ohne die leiſe Sehnſucht, es doch auch einmal ſo zu können und zurückgelehnt in die ſchwellenden Polſter durch die Lande fliegen zu dürfen.

Und vollends gar, wenn die Zeit der Schulferien beginnt! In Niebüll reißt der Schaffner die Wagenthüren auf. „Niebüll,“ ſchreit er, „Wagenwechſel für die Reiſenden nach Dagebüll und Wyk auf Föhr!“ Da ſtürzt es heraus aus den vollgepfropften Abteilen, ein erſter Schwarm von Großen und Kleinen verläßt den Zug und ſtürmt die auf einem Nebengeleiſe ſchon bereitſtehenden Vehikel der kleinen Bahnlinie nach Dagebüll. Von da geht's auf das Schiff, das in einer kurzen Stunde das Watteumeer durchquert und ſeine Paſſagiere wohlbehalten und von der böſen Seekrankheit unbehelligt im ſicheren Hafen von Wyk landet.

Von Niebüll nach Tondern iſt es nur eine kurze Strecke. Hier verlaſſen auch wir den Zug, der nach kurzem Aufenthalt weiterraſt nach Hoyer und zur Hoyerſchleuſe. Dort entleert er ſeine Wagen, deren Inſaſſen die Inſel Sylt zum Reiſeziel genommen haben und von hier aus zuweilen noch tüchtig von den Wellen geſchaukelt werden, bevor der Dampfer ſie bei Munkmarſch wieder auf feſten Boden geſetzt hat. Der Geburtsort Johann Georg Forchhammers und die Heimat des Propſten Balthaſar Peterſen iſt es aber wohl wert, daß wir ihr einige wenige Stunden der Betrachtung ſchenken.

Tondern iſt eine kleine freundliche und ſaubere Stadt von etwa 3800 Seelen, an der waſſerreichen Widau auf einer äußerſt geringfügigen Bodenerhebung gelegen. Dieſer ungünſtige Bauplatz iſt vermutlich darum

Abb. 66. Partie aus dem Hamburger Ratskeller.
(Nach einer Photographie im Verlag von Conrad Döring in Hamburg.)

gewählt worden, um von der Schiffahrt Nutzen ziehen zu können, denn die Nähe der Stadt zur See war ehedem eine viel größere, als in der Gegenwart, und Tondern besaß zahlreiche Meeresfahrzeuge. Bis zum Jahre 1554 konnten selbst größere Schiffe noch ungehindert an Tondern herankommen, als aber von 1553 bis 1555 die sich von Hoyer bis Humptrup erstreckenden und vor der Tonderner Geest gelegenen Niederungen eingedeicht wurden, versperrte die von holländischen Baumeistern erbaute neue Schleuse bedeutenderen Schiffen den Weg. Später konnten selbst kleinere Fahrzeuge nicht mehr bis zur Stadt gelangen, als nach und nach neue Anschickungen stattfanden und immer mehr Deiche entstanden. Seiner tiefen Lage wegen hat Tondern mehrfach unter den Sturmfluten zu leiden gehabt. Im Jahre 1532 stand das Wasser drei Ellen hoch in der Stadt, 1593 brach es abermals in die Häuser herein und that großen Schaden, nicht minder anno 1615. Am stärksten aber ist Tondern von der großen und denkwürdigen Oktoberflut 1634 heimgesucht worden. Auch die Pest war in verflossenen Tagen ein mehrfacher unheimlicher Gast in der Stadt. So besonders im sechzehnten und zu Beginn des siebzehnten Jahrhunderts. Vielleicht, so meint Hahn, hängen diese zahlreichen Pestepidemien mit der niedrigen Lage der Stadt zusammen.

Abb. 67. Rathausbrunnen in Hamburg.
(Nach einer Photographie von Joh. Thiele in Hamburg.)

In Tondern befindet sich eins der Lehrerseminare der Provinz Schleswig-Holstein. Der schon erwähnte Propst Balthasar Petersen hat es gegen Ende des verflossenen Säculums gegründet. Dann hat, wie ebenfalls schon kurz angedeutet wurde, die Wiege eines großen Naturforschers des Landes, des im Jahre 1863 zu Kopenhagen verstorbenen Geologen Forchhammers hier gestanden. Er hat zu den bedeutendsten Männern seiner Zeit gehört und hat bis zum heutigen Tage in seinem engeren Heimatlande leider immer noch nicht die Anerkennung gefunden, die er eigentlich verdiente.

Weder in landschaftlicher noch in künstlerischer Hinsicht besitzt Tondern viel Bemerkenswertes, es sei denn eine sehr schöne, alte Kirche, deren innere im Stil der Renaissance gehaltene Ausstattung alle anderen des Landes in ihrem jetzigen Zustand an Pracht übertrifft, sodann einige gotische Giebelhäuser, die zierlichen, in Hausteinarbeit ausgeführten Barock- und Rokokoportale, welche sich an verschiedenen Wohnhäusern finden, nicht zu vergessen. Es sind dies wahre Juwele in ihrer Art.

In früheren Zeiten blühten in Tondern

neben dem Handel beſonders die Weberei und das Spitzenklöppeln. Das letztere Gewerbe ſoll ſchon gegen 1639 von Dortmund aus eingeführt worden ſein und gelangte ſowohl für die Stadt ſelbſt, als auch für ihre Umgebung zu hoher Bedeutung. Im Jahre 1780 waren an 1200 Frauen damit beſchäftigt, und zu Anbeginn dieſes Jahrhunderts ſind noch 13 Spitzenfabriken vorhanden geweſen. Seit 1825 iſt die Spitzenklöppelei ſehr zurückgegangen, wird aber bis in die Gegenwart noch, wenn auch in kleinerem Umfange betrieben. Die Tonderner Spitzen ſind bei der Frauenwelt des deutſchen Nordens auch jetzt noch ein ſehr geſchätzter Gegenſtand.

Weſtlich von Tondern, an Mögeltondern und dem ſchon ſehr alten, früheren biſchöflichen Schloſſe Schackenburg vorbei, führt uns die Bahn nach dem auf einem rings von Marſchlanden umgebenen Geeſthügel in der Nähe des Meeres erbauten Hoyer und von da in wenigen Minuten zur Hoyerſchleuſe, dem bereits genannten Hafenort für die Schiffahrt nach der Inſel Sylt. Zieht man von hier aus am Strande nordwärts, ſo gelangt man über Emmertef mit ſeinem hell ins Wattenmeer hinausſchimmernden Kliff, einem kleinen Steilufer, über Jerpſtedt nach Ballum, dem Ausgangspunkt für die Inſel Röm. Über die Brede-Au hinüber führt der Weg nach Bröns, woſelbſt man die von Tondern über Bredebro, Döſtrup und Scherrebek nach dem Norden führende Weſtbahn wieder erreicht. Dann folgen noch Reisby, das keine ſelbſtändige Bahnſtation hat, und hierauf Hvidding. Hier iſt dann die Nordgrenze des Reiches erreicht und wir betreten däniſches Gebiet. Der ganze Meeresſtrand von Jerpſtedt ab bis hinauf nach Jütland iſt ſo flach, daß bei Hochfluten die Bahnlinie ſogar ſchon überſchwemmt und das Waſſer bis nach Döſtrup und Scherrebek hineingetrieben worden iſt. Von dieſen ebengenannten Ortſchaften nimmt eigentlich nur das letztgenannte Kirchdorf unſer beſonderes Intereſſe in Anſpruch, und zwar wegen der mannigfachen und ſegensreichen Beſtrebungen ſeines geiſtlichen Hirten, des Herrn Paſtor Jacobſen. Dieſelben beruhen auf echt nationaler Baſis und ſind induſtrieller und ſozialer Natur, darunter ein Bankinſtitut, eine

Abb. 68. Kriegerdenkmal in Hamburg.

Webeſchule, mit ganz hervorragenden Leiſtungen, einen Arbeiterbauverein und andere die Volkswohlfahrt in hohem Maße befördernde Einrichtungen mehr.

Im Mittelalter ſoll faſt ganz Nordſchleswig vom Walde bedeckt geweſen ſein, und von den Marſchwieſen bei Farup nördlich von der jetzt däniſchen Stadt Ripen erſtreckte ſich der Sage nach der Farriswald, über die ganze Halbinſel bis zum Kleinen Belt, acht Meilen lang und anderthalb Meilen breit. Im Oſten ſind dieſe Wälder noch vorhanden und ziehen ſich bis Gramm, Rödding und Lintrup gegen Weſten. Von hier ab fehlen aber mit nur wenigen und kümmerlichen Ausnahmen die Holzungen, weil man fortan Waſſerläufen und Bächen, wo Binſen und Seeroſen wachſen, wo dichtes mit Wachtelweizen untermengtes Gras grünt und das Vergißmeinnicht und die goldgelbe Butterblume wachſen, da hat es dennoch auch ſeine Reize.

Schon im bewaldeten Teil des Mittelrückens Nordſchleswigs, in lieblicher, holzreicher Umgebung befindet ſich der Flecken Lügumkloſter, von dem hier noch einige wenige Worte geſagt ſeien, bevor wir von dieſer Gegend Abſchied nehmen wollen. Seinen Namen hat der Ort von einem ehemaligen der heiligen Jungfrau gewidmeten Kloſter, das um 1173 Ciſtercienſermönche gegründet haben. In verfloſſenen Jahrhunderten

Abb. 69. Der Jungfernſtieg in Hamburg.

während Holz geſchlagen, aber keine jungen Bäume zum Nachwuchs gepflanzt hat. Auch durch Heidebrand entſtandene Waldbrände mögen Schuld daran tragen. Stellenweiſe legten die Bauern ſogar ſelbſt Feuer an, wie beiſpielsweiſe bei Scherrebek, um eine Räuberbande auszurotten, die ſich im Holz verborgen hielt. Die Eiche war der wichtigſte Baum; auf ſumpfigem Boden jedoch hatten ſich beſonders die Erle und die Birke angeſiedelt. In den Waldungen wimmelte es von allerhand Wild; Hirſche, Rehe und Wildſchweine lebten dort in großer Zahl. Auch an Wölfen ſoll kein Mangel geweſen ſein.

Das Land im Weſten iſt heutzutage nackt und kahl, bei ſo magerem Boden, daß ſelbſt das Heidekraut nur niedrig bleibt und das Getreide erbärmlich ſteht. Aber erfreute es ſich keines geringen Ruhmes in den cimbriſchen Landen, und bei mancherlei Anläſſen iſt das Wort ſeiner 23 Äbte gar gewichtig in die Wagſchale gefallen. Vier Biſchöfe von Ripen, deren Hirtenſtab Lügumkloſter vor Zeiten untergeſtellt geweſen iſt, liegen in der ſpätromaniſchen und im Übergangsſtil aufgeführten ſchönen Kloſterkirche begraben. Nach der Marienkirche in Hadersleben wird ſie für das ſchönſte Bauwerk Nordſchleswigs gehalten. Der anmutige und freundliche Flecken iſt durch eine von Bredebro abgehende Zweiglinie mit der Weſtbahn verbunden. Die vormals auch hier, wie in und bei Tondern eifrig betriebene Spitzenklöppelei, die früher vielen Wohlſtand in die Gegend brachte, hat nunmehr faſt ganz aufgehört.

VIII.

Die nordfriesischen Inseln.

Röm, die nördlichste der nordfriesischen Inseln, ist ungefähr zwei deutsche Meilen lang und fünf Kilometer breit, von halbmondförmiger Gestalt, und durch das Lister Tief von Sylt getrennt. Letzteres ist eine der wenigen tiefen Wasserstraßen an der sonst so flachen deutschen Nordseeküste, und die einzige für große Schiffe zugängliche Einfahrt an diesem ganzen Areal. Die ungemein reißende Strömung verhindert auch im strengsten Winter das Zufrieren des Lister Tiefs, das sich als Römer Tief um die Südseite der Insel herum bis an deren Ostküste fortsetzt.

Der größte Teil Röms ist von Dünen bedeckt, die am Westrande auch Ketten bilden, im Inneren der Insel aber meist als Einzeldünen auftreten und an vielen Stellen dicht bewachsen sind. „Am Ostrande der Dünen, aber teilweise tief in dieselben hineingedrängt liegen die dadurch vollkommen unregelmäßig verstreuten Häuser der Insulaner, welche durch aufgeschüttete, mit Tang und Marschschlick gedeckte, durch Dünenpflanzen gefestete, hohe Wälle sich und ihre kleinen Gärten schirmend, vor dem Flugsande sich gewehrt und teilweise seiner Verbreitung andere, als die natürlichen Formen gegeben haben" (Meyn). Dazwischen finden sich mit üppigen Früchten, so besonders mit Gerste bestandene Ackerfelder.

Kirkeby im Süden belegen, ist das Kirchdorf der Insel, welche sonst noch eine Anzahl von kleineren und größeren Gehöften als Juvre, Toftum, Bolilmark u. s. f. im Nordosten, Kongsmark im Osten u. s. f. trägt. Die Bewohner sind friesischer Abstammung, und deren männlichem Teil wird große Erfahrung und Tüchtigkeit im Seemannsberufe nachgerühmt. Ihre ursprüngliche friesische Sprache, die sich heutzulage nur noch in einzelnen Ausdrücken und Worten verrät, hat dem landesüblichen Idiom des Plattdänischen weichen müssen.

Mit dem Festlande steht Röm durch Schiffahrt über Ballum oder über Scherrebek in Verbindung. Die letztere ist neueren Datums. Nach einer Fahrt von etwa fünfzig Minuten landet man bei Kongsmark, und von hier führt eine Dampfspurbahn die Passagiere in wenig Minuten nach dem Westrande der Insel, in das Nordseebad Lakolk. Den Namen hat dieses jüngste der deutschen Nordseebäder von dem jetzt in den Fluten versunkenen Dorfe gleicher Benennung erhalten, das vor Zeiten westwärts vom jetzigen Westrande des Eilands lag, und dessen Überreste bei besonders tiefer Ebbe zuweilen noch sichtbar sein sollen (Abb. 13—15).

Sylt, die nächstfolgende Insel, zwischen 55° 3′ und 54° 44′ nördlicher Breite belegen, erstreckt sich in nordsüdlicher Richtung 35 Kilometer weit, bei einer wechselnden Breitenausdehnung von 1—4 Kilometer. Sylts Flächeninhalt beträgt 102 Quadratkilometer, 50 davon sind von Dünen bedeckt, die im Norden, bei List, über 80 Meter Höhe erreichen und sowohl am nördlichen, als auch am südlichen Teile der Insel ein Hochgebirge im kleinen darstellen, das die verschiedenartigsten Bildungen von Längs- und Querthälern aufweist und auch kleine Binnengewässer enthält. Hinter den Dünen kommt das Heideland und auf dem weit nach Osten zurück-

Abb. 70. Hamburger Volkstrachten.

Abb. 71. Denkmal für Matthias Claudius bei Wandsbek.

gestreckten mittleren Teile der Insel das fruchtbare Marschland mit den Dörfern Keitum, Archsum und Morsum. Nahe bei der äußersten Spitze dieses Vorsprungs gegen Norden liegt das Morsumkliff, an dessen Steilabhang die Schichten des oberen Miocängebirges in der Gestalt von Limonitsandsteinen, Glimmerthon und Kaolinsand zu Tage treten. Das Kliff selbst steigt im Munkehoi (Mönchshügel) bis zur Höhe von 23 Meter über den Spiegel der Nordsee auf. Auch noch an anderen Stellen der Insel, so in der Nähe des Roten Kliffs bei Wenningstedt, können diese tertiären Bildungen anstehend beobachtet werden.

Der mittlere Teil des Eilands trägt an der Westseite die beiden Ortschaften Westerland und Wennigstedt. In diesen beiden konzentriert sich auch das eigentliche Badeleben. Westerland, das 1900 das 43. Jahr seines Bestehens als Nordseebad feiert und bisher von weit über 100 000 Badegästen besucht worden ist, trägt im Höhepunkt der Saison durchaus den Charakter eines Badeortes ersten Ranges. Große Gasthöfe, breite und saubere Straßen, flankiert von schön gebauten Ziegelhäusern, in jeder Beziehung gut ausgestattete Kaufläden und ein imposantes, in den Jahren 1896—1897 erbautes Kurhaus lassen uns ganz und gar vergessen, daß wir uns auf einer einsamen Insel im Wattenmeer befinden. Am merkwürdigsten ist das Leben am Strand, das auf den ersten Anblick völlig einem bunten Jahrmarkttreiben gleicht. Am Abhang der Düne und teilweise über diese selbst hin zieht sich die lange hölzerne Wandelbahn und längs derselben haben die hauptsächlichsten Gasthöfe Westerlands zur Bequemlichkeit ihrer Kurgäste besondere Strandhallen erbaut. Dort erhebt sich auch der kleine Musiktempel für die Kurkapelle, deren Töne sich freilich gegenüber der brausenden, wenn auch etwas monotonen Symphonie, welche die Wellen der Nordsee hier aufspielen, zuweilen recht ärmlich aus-

Abb. 72. Bierländerin. Studie von Friedrich Kallmorgen.

nehmen. Am Strand aber reiht sich Zelt an Zelt und Burg an Burg. So nennt man die aus dem feinen weißen Ufersande von den Badegästen aufgeführten Bauten, in ihrer primitivsten Einrichtung einfach Umwallungen, die eine Vertiefung im Sande umschließen, in welche Stühle, Bänke, Tische oder auch Zelte gestellt werden, und deren jede einen kleineren

Abb. 73. Bauernhäuser von Neuengamme.

oder größeren Flaggenmast oder auch nur eine einfache Stange besitzt, von welchen herab die Fahne des Landes weht, dessen Angehöriger der Burgbesitzer ist. Ein ungemein farbenreiches, vom Lärmen und geschäftigen Treiben von Tausenden von Menschen, Großen wie Kleinen belebtes Bild ist's, das so entsteht, und zu dem die Wogen ihr sich ewig gleichbleibendes Lied bald im gemächlichen Andante, bald im Allegro furioso singen.

Wie an vielen anderen Stellen auf unserer Erde, so berühren sich auch hier die Gegensätze. Gleich hinter dem Badestrande mit seinem frisch pulsierenden Leben steht ein dunkles Mauerviereck. „Heimatstätte für Heimatlose" besagen die Worte an der Eingangspforte. Der stille und friedliche Raum birgt eine große Anzahl von Gräbern; jedes derselben trägt ein einfaches Kreuz, dessen Inschrift Auskunft gibt über den Tag, da der hier Bestattete in die kühle Erde gebettet worden ist, und über die Stelle, wo er gefunden wurde. Nur eine einzige Grabstätte nennt auch noch den Namen des Toten, der unter

dem Hügel ſchläft, von allen den übrigen armen Schiffbrüchigen aber, welche das Meer an den Sylter Strand geworfen hat, kennt man weder „Nam' noch Art". Vor 45 Jahren, am 3. Oktober 1855 hat man hier den erſten Heimatloſen in die kühle Erde geſenkt, und ſeither ſind über 40 Strandleichen an dieſer Stelle geborgen worden. Wenn das ſo recht wehmutsvoll ſtimmende Fleckchen Land heute in ſo gutem Stande gehalten und im vollen Sinne des Wortes eine Heimatſtätte für Heimatloſe geworden iſt, ſo gebührt das Verdienſt hierfür in allererſter Linie einer deutſchen Fürſtin auf einem fremden Throne, der rumäniſchen Königin Eliſabeth. Im Sommer 1888 weilte ſie auf Sylt, hat den kleinen Friedhof oft beſucht, ſeine Gräber mit Blumen geſchmückt und für denſelben einen großen Granitblock geſtiftet, in welchen die folgenden, vom verſtorbenen Hofprediger Köget gedichteten ſchönen Verſe eingemeißelt ſtehen:

Wir ſind ein Volk, vom Strom der Zeit
Geſpült zum Erdeneiland,
Voll Unfall und voll Herzeleid,
Bis heim uns holt der Heiland.
Das Vaterhaus iſt immer nah,
Wie wechſelnd auch die Loſe —
Es iſt das Kreuz von Golgatha
„Heimat für Heimatloſe".

Ein ſchärferer Kontraſt, als derjenige zwiſchen Weſterland und dem etwa 4,5 Kilometer nördlich davon belegenen Wenningſtedt iſt kaum denkbar. Hier alles noch im urſprünglichen Zuſtande, keine großen Gaſthöfe, keine Kurhäuſer, keine Kurtaxe, nur etliche ſtrohbedeckte Frieſenhäuſer, dort der geſamte Komfort des modernen Modebades, hier idylliſche Ruhe, dort geräuſchvolles Badeleben. Wenningſtedt liegt am Oſtabhange einer alten auf hohem Steilufer aufſitzenden Dünenkette, mitten in der Sylter Heide und etwa fünf bis zehn Minuten vom Strande ſelbſt entfernt, zu dem eine breite und bequeme Holztreppe hinabführt. In landſchaftlicher Beziehung bietet der Ort ſelbſt nicht viel, um ſo ſchöner und herrlicher iſt aber ſeine Umgebung. Ein kurzer Spaziergang bringt uns an diejenige Stelle, wo ſich die Natur Syltś am großartigſten entfaltet, an den Steilabſturz des Roten Kliffs mit einer der wundervollſten Fernſichten, die man überhaupt an der deutſchen Nordſeeküſte haben kann. Eine der darauf befindlichen Einzeldünen, der Uwenberg, erreicht die Höhe von 46 Meter über dem Meeresſpiegel. Auf luſtiger Höhe des Kliffs ſteht ein im großen Stil erbauter Gaſthof, das Kurhaus von Kampen. Deſſen Erbauung ſoll, wie man ſich erzählt, den Weſterländern

Abb. 74. Bierländer.

Abb. 75. Einfahrt der Heuernte auf den Hof eines Bauerngutes in Kurslak.

Abb. 76. Wohnstube mit geöffnetem Wandbett in einem Bauernhaus in Neuengamme.

wegen der für ihren Badeort zu fürchtenden Konkurrenz ein arger Dorn im Auge gewesen sein. Mehr landeinwärts liegt das Dorf Kampen selbst mit einer Rettungsstation für Schiffbrüchige und seinem weit auf das Meer hinaus und über die Inset dahinschauenden 35 Meter hohen Leuchtturm, dessen Fuß selbst schon 27 Meter über dem Meeresspieget tiegt. Nahebei sieht man auf ettiche Hünengräber, wie denn die Insel Sytt im wahrsten Sinne des Wortes mit sotchen Grabhügetn aus grauer Vorzeit überdeckt ist. Der schönste davon ist der Denghoog ganz dicht bei Wenningstedt, der „Gerichtshügel", wie sein friesischer Name besagt. Der Denghoog ist ein sogenannter Gangbau und stellt in seiner heutigen Gestatt einen etwa $4^1/_2$ Meter hohen Hügel dar, dessen Erdmauern ein aus mächtigen, teitweise ganz herrtiche Gletscherschrammen tragenden und gtatt potierten Findlingen aufgemauertes Gewötbe, die Steinkammer, decken. Letztere war von Westen her durch einen gepflasterten Gang zu betreten. Die mannigfachen Gegenstände, wetche in diesem Grab aus der jüngeren Steinzeit gefunden wurden, so Knochenreste, Thonwaren, Steingeräte, Bernsteinperten, Holzkohten u. s. f. befinden sich im Museum vaterländischer Attertümer zu Kiel.

Vor Wenningstedt, draußen im Meer, tiegt das atte Wendingstadt mit dem berühmten Friesenhafen, das am 16. Januar 1300 (nach anderen Ansichten vielleicht erst 1362) von den Fluten verschtungen worden ist. Noch im Jahre 1640 waren die Überreste der atten Stadt etwa eine hatbe Meite weit von der Küste bei tiefer Ebbe sichtbar. Heute erinnert nur noch der ktiene Ort Wenningstedt an diese vergangenen Zeiten, über den Ruinen Wendingstadts aber rollen die Wogen der See.

Am Strande entlang wandern wir nordwärts, unter den Abhängen des Roten Kliffs vorbei, das seinen Namen eigenttich nicht ganz mit Recht trägt, denn die Farbe seines

zumeist aus diluvialen Gebilden bestehenden Steilabsturzes ist eher gelblich, als rot. Bald sind wir mitten in die großartige Dünenlandschaft gelangt, die hier beginnt und sich bis an die Nordspitze der Insel hinauf zieht. Die gewaltigen, beweglichen Sandberge bildet vorzugsweise der Nordwestwind und treibt dieselben nach Südosten zu, in der vorherrschenden Windrichtung weiter. Man hat berechnet, daß ihr jährliches Vordringen bis sechs Meter betragen kann. Schon im verflossenen Jahrhundert wurde der Versuch gemacht, den Sand der Dünen durch rationelles Bepflanzen mit gewissen Gewächsen, so mit dem Halm, dem Sandhafer und der Dünengerste festzulegen. Diese Pflanzen besitzen nämlich sehr lange und ausdauernde Wurzelstöcke, die sich weit hinein in den Sand bohren und denselben binden. Derartige Dünenkulturen lagen besonders den Frauen ob. In neuerer Zeit wird diese Methode in großem Maßstabe angewendet, und seit 1867 ist diese Arbeit Sache des Staates selbst. Im verflossenen Jahrzehnt sind jährlich etwa 16000 Mark für die Bepflanzung der Sylter Dünen verausgabt worden.

Zum weiteren Schutze des Strandes führt man in der Gegenwart kostspielige Pfahl- und Steinbuhnen auf, so beispielsweise im Zeitraum von 1872—1881 20 Stück, welche allein einen Aufwand von 596550 Mark verursacht und deren Unterhaltung von 1875—1881 beinahe 60000 Mark gekostet hat. Seither sind noch eine ganze Reihe weiterer solcher Bauten hinzugekommen, und unablässig ist die Regierung bemüht, ihr möglichstes für die Erhaltung des Strandes zu thun.

Achtzehn Kilometer nördlich von Westerland zeigen sich auf einer grünen Oase die Häuser der kleinen Ortschaft List, im Westen von gewaltigen Dünenzügen geschützt, im Norden und Osten von den Wellen des Wattenmeeres bespült, das hier als tiefe Bucht in die Nordspitze der Insel eingreift, und der Königshafen genannt wird. Derselbe muß einst eine immerhin beträchtlichere Tiefe gehabt haben, denn im Jahre 1644 lagen darin die verbündeten holländischen und dänischen Flotten, welche Christian IV. von Dänemark angriff und schlug. In der Gegenwart ist der Königshafen mehr und mehr versandet. Am Ufer des Wattenmeeres selbst hat die deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger ein Bootshaus erbaut, und ganz dicht dabei liegt, vom Sande schon halb überdeckt, das Wrack eines größeren Fahrzeugs, das hier gestrandet ist.

Das äußerste Nordende der Insel wird von der sandigen Halbinsel Ellenbogen gebildet, welche zwei 18 und 20 Meter hohe Leuchtfeuer trägt, der Ost- und der Westleuchtturm, wichtige Orientierungspunkte für die in das Lister Tief einsegelnden Schiffe.

Abb. 77. Diele in einem Bauernhaus in Kurslak.

Den Rückweg von List nehmen wir längs des Wattenmeeres und haben nun die Gelegenheit, die zahlreichen Vögel aller Art, als Möven, verschiedenerlei Enten, Strandläufer, Eidergänse, Seeschwalben, Kiebitze u. s. f. zu beobachten, welche die weiten Dünenketten und die da-

Abb. 78. Schloß Friedrichsruh. Einfahrtsthor und Hauptansicht.

zwischen gelegenen Thäler bevölkern. Im Frühjahr wird hier zuweilen eifrig nach Möveneiern gesucht, und die bewaffnete Staatsgewalt der Insel hat mehr als genug zu thun, um die Nester dieser Vögel vor der Ausraubung beutegieriger Eiersucher zu schützen. In verflossenen Jahren, bevor das Eiersammeln verboten war, sollen jährlich an 50000 Stück davon in den Lister Dünen aufgelesen worden sein. An der Vogelkoje, welche sich auf unserem Wege befindet — sie soll die älteste auf den nordfriesischen Inseln und schon im Jahre 1767 hergestellt worden sein —, gehen wir nicht vorbei, ohne nicht auch einen Blick hineingeworfen zu haben. Es ist, wie auch alle übrigen Einrichtungen dieser Art, ein viereckiger Teich, von dichtem Gebüsch, das aus Weiden, Eschen, Pappeln und anderen Bäumen und Gesträuchen besteht, umgeben, und an jedem Ende mit einem immer enger werdenden und schließlich mit Netzen überspannten Kanal, einer Pfeife, versehen. Gezähmte Enten verschiedener Art locken die wilden an, die in die Pfeifen und von da in die Netze geraten und dort ergriffen werden. Bis 150 Vögel sind auf ein einziges Mal in einer solchen Vogelkoje gefangen worden, deren es auf Sylt, Amrum und Föhr zusammen elf gibt. Im Jahre 1887 wurden auf diesen drei Inseln zusammen etwa 56000 Stück Enten in den Vogelkojen gefangen.

Abb. 79. Das Schlaf- und Sterbezimmer des Fürsten Bismarck.

Einen nicht minder

Abb. 80. Schloß Friedrichsruh. Zimmer im Erdgeſchoß.

guten Einblick in das Tierleben des Wattenmeeres gewährt uns ein zur Ebbezeit von Liſt nach Kampen oder umgekehrt unternommener Spaziergang. Da liegen leere Gehäuſe des Wellhorns, dort ein wabenpäckchenartiges Gebilde, die leeren Eiſchalen dieſer Schnecke (Buccinum undatum, L.). Hier hat ein ſeltſames Tier, der Einſiedlerkrebs (Pagurus Bernhardus, L.), ſeinen nackten Hinterleib zum Schutze in ein leeres Wellhorn geſteckt. In den von der Flut zurückgelaſſenen Waſſertümpeln wimmelt es von kleinen Nordſeekrabben (Crangon, vulgaris, L.), welche die Watten bevölkern und hier in Menge gefangen werden, dichte Haufen von Muſcheln aller Art, ſo Cardium, Pecten, und vor allem die Mießmuſchel (Mytilus edulis) haben die Wellen auf dem Lande aufgetürmt und dazwiſchen lagern zahlloſe Leichen von Quallen, welchen der Rückzug des Waſſers das Leben gekoſtet hat. Hier und da trifft man auch auf Fiſche, die ſich nicht rechtzeitig mit den Wellen auf und davon gemacht haben, und häufig auf leere Auſternſchalen, welche die Wogen von den im Wattenmeere vorhandenen Auſternbänken losſpülten. Die Befiſchung dieſer letzteren hat in vergangenen Zeiten den Bewohnern des Wattenmeeres reichen Erwerb gebracht. Seit 1587 hatte Friedrich II.

Abb. 81. Das Mauſoleum des Fürſten Bismarck in Friedrichsruh.
(Nach einer Photographie von H. Bremer in Hamburg.)

Abb. 82. Rathaus in Altona.
(Nach einer Photographie von M. Kruſe in Altona-Ottenſen.)

den Pächtern des Fangrechtes zu erlegende Summe noch 2000 Thaler, im Jahre 1879 mußten Hamburger Herren 163000 Mark dafür zahlen.

Die Auſternbänke, deren es in Sylt etwa elf gibt, liegen am Rande der tiefen Rinnen des Wattenmeeres, ihre Ergiebigkeit iſt aber allmählich immer geringer und geringer geworden, indem man dieſelben zweifelsohne zu ſtark ausgebeutet hat. So iſt denn im letzten Jahrzehnt ihre Befiſchung ganz und gar eingeſtellt worden. Doch ſorgen die Auſternzuchtanſtalten bei Huſum einigermaßen für Erſatz dieſes Leckerbiſſens, den ſchon anno 1565 der ehrſame Johannes von Dänemark ihre Ausbeutung als ein Recht der Krone in Anſpruch genommen und vom 1. September bis zum Mai wurde der Fang dieſes Schaltieres betrieben. Im Jahre 1746 betrug die von

Abb. 83. Altona. Palmaille mit Blücherdenkmal.
(Nach einer Photographie von M. Kruſe in Altona-Ottenſen.)

Petrejus, Paſtor zu Odenbüll auf Nordſtrand, „vor ein Fürſten Eſſen geachtet“. Allerdings iſt auch hier die Nachfrage größer, als die Produktion, und meiſt ſind ſchon im Januar keine Huſumer Auſtern mehr zu haben. Noch im Anfang des neunzehnten Jahrhunderts koſteten 1000 Stück Auſtern an der Weſtküſte Schleswig-Holſteins eine Mark, in den letzten Fangjahren war der Preis ſchon auf 40—50 Mk. geſtiegen und dürfte in Zukunft ein beträchtlich höherer werden, falls der Auſternfang hier wieder aufblühen ſollte. Im Dezember des verfloſſenen Jahres galten 100 Stück Huſumer Auſtern an Ort und Stelle 18 Mk.

Auch Seehunde leben im Wattenmeere, und die Jagd auf dieſe klugen, den Fiſchgründen aber äußerſt verderblichen Tiere wird von den Badegäſten auf den nordfrieſiſchen Inſeln nicht ſelten als Sport geübt. Jährlich ſollen am Syller Strande etwa 100 Stück davon geſchoſſen werden (vergl. Abb. 37).

Von Kampen aus ſchlagen wir den Weg über das Heidedorf Braderup nach Munkmarſch ein, der heutigen Landungsſtelle für den Schiffsverkehr mit Sylt, nachdem der frühere Hafen der Inſel bei Keitum im Laufe der Jahre ſo verſandete und verſchlickte, daß er ſeit 1868 nicht mehr benützt werden konnte. Mehrere Dampfer hallen die Verbindung Syllis mit dem Feſtlande einigemal am Tage aufrecht, außerdem iſt das Eiland aber auch noch von Hamburg aus auf dem direkten Seewege zu erreichen, und zwar dreimal wöchentlich über Helgoland, täglich aber für die aus dem Weſten Deutſchlands kommenden Reiſenden über Bremerhaven-Helgoland-Wyk, jedoch derart, daß die Paſſagiere zur Fahrt auf dem Wattenmeere ſelbſt auf kleinere Dampfer überſteigen müſſen. Für denjenigen, welcher die Seekrankheit fürchten ſollte, iſt die Reiſe über Hoyerſchleuſe immer das geringere Übel, wenn auch dabei die Gefahr, Ägir opfern zu müſſen, nie ganz ausgeſchloſſen iſt. Von Munkmarſch führt eine vier Kilometer lange Kleinbahn nach Weſterland.

Am Panderkliff vorbei lenken wir unſere Schritte nach dem freundlichen Keitum,

Abb. 84. Klopſtocks Grab.
(Nach einer Photographie von M. Kruſe in Altona-Ottenſen.)

einem etwa 870 Einwohner zählenden hübſchen Orte, mit freundlichen Häuſern, netten Gärten und ſchönen Bäumen in denſelben, ein ſonſt für Sylt mit ſeinen baumloſen Heiden und wenigen vom Winde im Baumwuchſe gedrückten Hainen ziemlich ſeltener Anblick, den wir nur an den vor dem Weſtwinde geſchützten Stellen der Oſtſeite des Eilandes genießen können. Keitum hat eine ſchöne, dem heiligen Severinus geweihte Kirche, deren hoher Turm den Schiffern des

Wattenmeeres als Merkzeichen gilt, und ist das Kirchdorf für Archsum, Tinnum, Kampen, Braderup, Wenningstedt und für Munkmarsch. Hier ist der berühmte schleswig-holsteinische Patriot Uwe Jens Lornsen geboren, dem sein Heimatsdorf ein hübsches Denkmal gesetzt hat, und hier befindet sich auch das Sylter Museum, eine Gründung des verstorbenen und um die Geschichte der nordfriesischen Inseln sehr verdienten Lehrers C. P. Hansen.

Wenige Kilometer von Keitum treffen wir das niedrig gelegene Dorf Archsum mit

Abb. 85. Neumühlen.

den Resten eines alten Burgwalles an, der Archsumburg, welche vom Volksmund dem Zwingherrn Limbek zugeschrieben wird. Das Dorf hatte unter der Sturmflut von 1825 viel zu leiden. Wenn wir von hier aus unsere Wanderung ostwärts ausdehnen, so betreten wir schon nach kurzer Zeit die hufeisenförmig angelegte Ortschaft Morsum mit ihrem bleigedeckten und turmlosen Gotteshause.

Über das uns schon bekannte Morsumkliff steigend, statten wir noch dem östlichsten Punkte Sylts, Näs Odde oder Nösse, einen kurzen Besuch ab. In Näs Odde befindet sich eine Eisbootstation, die wir etwas näher kennen lernen wollen. Wenn nämlich bei eintretendem starken Froste das Wattenmeer sich mit Eis überzieht, nicht mit einer zusammenhängenden Decke, sondern mit unzähligen, von den Wellen und den Strömungen stetig übereinander geschobenen Eisschollen, die zuweilen zu eisbergähnlichen mächtigen Bildungen werden, so hört die gewöhnliche Postverbindung der nordfriesischen Inseln, vermittelst der Postfahrzeuge und Dampfer auf, und das Eisboot tritt an ihre Stelle (Abb. 7 u. 8).

So gelangt dann die Post, zuweilen mit recht unliebsamem Aufenthalt von 13—14 Stunden, an ihr Ziel! Wenn die Eisdecke die nötige Festigkeit erlangt hat, um Pferde und Gefährt zu tragen und ein zusammenhängendes Ganzes bildet, dann kommt wohl auch der von Rossen gezogene Schlitten zur Postbeförderung in Betracht. Im Winter 1899—1900 sind zwischen Ballum und Röm in jeder Richtung 26 schwierige Eisfahrten verrichtet worden, zwischen Rodenäs und Näs Odde 28 ebensolche, zwischen Husum und Nordstrand 18, u. s. f.

Neun Kilometer südwärts von Wester-

Abb. 86. Blankenese und Süllberg, vom Bismarckstein gesehen.
(Nach einer Photographie im Verlag von Conrad Döring in Hamburg.)

land grüßen uns die wenigen Häuser von Rantum, dem südlichsten Dorfe auf der Insel, vor Zeiten ansehnlich und wohlhabend, aber durch die Fluten und die landeinwärts wandernden Dünen zu einem der ärmsten Dörfer herabgesunken. Die im Jahre 1757 aufgeführte Kirche Rantums, deren Vorgängerin schon einmal wegen Gefahr der Verschüttung durch die Sandberge abgebrochen werden mußte, war bereits 1802 zur Hälfte von den Dünen bedeckt und mußte ebenfalls wieder abgerissen werden. Am 18. Juli 1801 bestieg der Prediger zum letztenmal die

Abb. 87 Blankenese, vom Süllberg gesehen.

Abb. 88. Hafeneinfahrt von Cuxhaven.

ſchon vom Sande umgebene Kanzel. Auch die alte Rantumburg, auf welcher in den älteſten Zeiten die Sylter ihre Landtage abhielten, iſt jetzt vom Sande begraben. Bei anhaltendem Oſtwinde ſollen die Spuren vergangener Dörfer, Kirchen, Wohnſtellen und Brunnen draußen im Waſſer vor Rantum noch deutlich zu erkennen ſein.

Eine nicht minder großartige Dünenlandſchaft, als der Nordflügel der Inſel aufweiſt, zeigt auch deren ſüdliches Ende, das bei Hörnum in einer Art Hochſtrand endigt.

Abb. 89. „Alte Liebe" bei Cuxhaven.

Daß Sylt einen verhältnismäßig geringen, nur in geſchützter Lage gedeihenden Baumwuchs hat — einige Gehölzanpflanzungen, die jedoch auch an Verkrüppelung durch den Weſtwind leiden, ſind der Viktoriahain und der Lornſenhain im Centrum der Inſel —, das wurde ſchon angedeutet. Die Flora bietet aber ſonſt allerlei Intereſſantes und Schönes, und als be-

ſonderes Curioſum wird angeführt, daß alpine Formen von Enzian darunter ſind.

In verfloſſenen Jahrhunderten hatten die Sylter, wie auch die Bewohner der anderen nordfrieſiſchen Inſeln ihre beſondere Tracht, die in der Gegenwart ganz und gar abgekommen iſt. „Die Weiber aber", ſo hat in der erſten Hälfte des achtzehnten Jahrhunderts Herr Erich Pontoppidan in ſeinem Theatrum Daniae gemeint, „diſtinguieren ſich durch ihre lächerliche Kleidung am allermeiſten. Ihre Haare tragen ſie ganz lang herabhangend, und zieren einen jeden Zopff, mit verſchiedenen Meſſingen Ringen Rechen-Pfennigen, und dergleichen Poſſen. Ihre Wämbſe ſind weit, und beſtehen aus lauter Falten; und ihre Röcke ſind gar nicht nach der Ehrbarkeit eingerichtet, indem ſie kaum bis über die bloßen Knie hinunterreichen, gleich wie vormals an denen Spartaniſchen Weibern, denen ſie ſich auch an Muth und Herz gleichen." Die Bevölkerung Sylts zählt gegenwärtig etwa 4000 Seelen, die Zahl der im Jahre 1899 in Weſterland und Wenningſtedt zuſammen anweſenden Kurgäſte betrug 12695, im Jahre 1890 nur erſt 7300.

Abb. 90. Inſel Neuwerk.

Südlich von Sylt, ſüdweſtlich von Föhr, von der erſteren Inſel durch das Fartrapp-Tief, von letzterer durch das Amrumer Tief getrennt, liegt das Eiland Amrum, 10 Kilometer lang, bis 3 Kilometer breit,

und 30 Kilometer vom Weſtrande des ſchleswig-holſteiniſchen Feſtlandes entfernt. Amrum iſt nicht mit Unrecht als kleines Sylt bezeichnet worden, mit dem es in ſeiner Beſchaffenheit viel Ähnlichkeit hat. Dem hochliegenden (16—20 Meter über dem Meer) diluvialen Hauptkörper der Inſel ſind in deſſen öſtlichen Buchten ſchmale, ſandige Marſchbildungen angelagert, eine Dünenkette folgt dem ganzen Verlaufe der Inſel, und nördlich wie ſüdlich bildet dieſelbe, über dem Hauptkörper hinausragend, eine eigene Dünenhalbinſel. Die ſcharf abgebrochenen Thales dort. Es iſt dies ein von hohen Dünenwällen eingerahmtes, von dieſen aber auch ſchon verſchüttet geweſenes 100 Schritt langes, und 80 Schritte breites Thal mit 22 verſchiedenen Steinkreiſen von verſchiedener Form und Größe, mit und ohne Thorſetzungen, die — leider! — zum Teil beim Deichbau benutzt worden ſind.

Ein gewaltiger Leuchtturm im Süden Amrums, deſſen Laterne (Drehfeuer) in 67 Meter Meereshöhe leuchtet und 22 Seemeilen weit ſichtbar iſt, der höchſte an der deutſchen Nordſeeküſte, gewährt einen guten

Abb. 91. Scharhörnwatt.

Ränder, die wir auf Sylt in den verſchiedenen Kliffbildungen kennen gelernt haben, fehlen Amrum bis auf eine einzige Stelle an der Oſtſeite, wo das jüngere Diluvium ſich kliffartig bis zur Höhe von 12,6 Meter aus dem Wattenmeer erhebt. Amrums Bewohner beanſpruchen, der edelſte Stamm unter den Frieſen zu ſein, beſtehen aus ca. 900 Seelen und leben von Schiffahrt, Fiſcherei und Ackerbau. Für den Altertumsforſcher beſitzt Amrum großes Intereſſe, befindet ſich doch nordweſtlich von Kirchdorf Nebel und ſüdweſtlich von Norddorf die altheidniſche Opferſtelle des Skalnas-

Überblick über das Eiland und ſeine Umgebung, über Föhr, die Halligen, die der Inſel im Weſten vorgelagerte Sandbank Kniepſand u. ſ. f. Im Norden ſtehen die Häuſer von Norddorf, ſchon auf der ſüdlichen Hälfte desſelben das Haupt- und Kirchdorf Nebel mit der alten St. Clemens-Kirche und dem intereſſanten Friedhofe, und ſüdlich davon das Süddorf. Auf Amrum ſind in den jüngſtverfloſſenen Jahren mit allem Komfort der Neuzeit ausgerüſtete Badeetabliſſements entſtanden. Dahin gehört Wittdün mit ſchönem Kurhaus und vorzüglich eingerichteten Gaſthöfen an der

Abb. 92. Helgoland aus der Vogelperſpektive.

Südſeite. Von dort führt eine Dampfſpurbahn die Badegäſte an den Badeſtrand auf Kniepſand. Etwa 4 Kilometer nordweſtlich von Wittdün treffen wir mitten in den Dünen, am Fuße der 29 Meter hohen Satteldüne das gleichnamige Hotel mit eigenem, durch eine Pferdebahn mit dem Gaſthofe verbundenen, ebenfalls auf Kniepſand belegenen Badeſtrande (Abb. 23 u. 24).

Für eine direkte Verbindung Amrums mit verſchiedenen Stellen der deutſchen Nordſeeküſte während des Sommers iſt beſtens

Abb. 93. Helgoland, von der Düne geſehen.
(Nach einer Photographie von F. Schensky in Helgoland.)

geſorgt. Dampfer der Nordſeelinie vermitteln dieſelbe, ſowohl von Bremerhaven ab, als auch von Hamburg aus, beide Fahrten über Helgoland. Wer eine allzulange Seefahrt ſcheut, kann Amrum aber auch von Huſum aus erreichen; dieſe intereſſantere Reiſe führt durch die Inſelwelt der Halligen hindurch. Noch bequemer aber iſt der Weg über Niebüll und Wyk auf Föhr.

Abb. 94. Mönch und Predigtſtuhl.
(Nach einer Photographie von F. Schensky in Helgoland.)

Die Landungsbrücke für alle Dampfer befindet ſich in Wittdün.

Weſentlich anders als der Boden der drei nordfrieſiſchen Inſeln, die wir bisher kennen gelernt haben, iſt der Untergrund der übrigen, hierher gehörigen Eilande beſchaffen. Derſelbe beſteht nämlich größtenteils aus Marſchboden. Föhr macht davon allerdings inſofern eine kleine Ausnahme, als deſſen ſüdweſtlicher Teil, etwa zwei Fünftel des ganzen Areals dieſer Inſel, hochliegendes Geeſtland, das übrige aber Marſchland iſt. Neben Föhr kommen hier in Betracht die Eilande Pellworm und Nordſtrand und die zehn Halligen, als Oland, Langeneß-Nordmarſch, Gröde mit Appelland, Habel, Hamburger Hallig, Hooge, Nordſtrandiſch-Moor, Norderoog, Süderoog, Südfall. Pohnshallig hat ſeine Eigenſchaft als ſelbſtändige Inſel verloren infolge ſeiner Verbindung mit Nordſtrand durch einen Damm, und iſt nur mehr noch als ein Vorland dieſes letzten Eilandes zu betrachten. Die ſüdliche Begrenzungslinie dieſer ganzen Inſelwelt bildet der Hever.

Föhr hat einen Umfang von 37 Kilometer, einen Flächeninhalt von 82 Quadratkilometer und ſeine Marſchen ſind durch ſtarke Deiche gegen den Anprall der Nordſeewogen geſchützt. Im Weſten der Inſel tritt an die Stelle des gewöhnlichen Deiches ein gewaltiger Steindeich, deſſen Geſamtlänge zur Zeit über 3500 Meter beträgt. Zur Verſtärkung der Deiche Föhrs, die vorausſichtlich im Jahr 1900 beendet ſein wird, ſind 362 000 Mark (als 4. und letzte Rate) in den Staatshaushaltsplan des Königreichs Preußen für 1900 eingeſtellt worden.

Der Flecken Wyk im Südoſten iſt die bekannteſte und wichtigſte Ortſchaft der Inſel Föhr, berühmt durch ſein ſeit 1819 beſtehendes Nordſeebad, das in der erſten Hälfte des neunzehnten Jahrhunderts ein Sammelplatz der däniſchen Ariſtokratie geweſen iſt. Die Könige Chriſtian VIII. und Friedrich VII. hielten ſich gerne hier auf. Wyk iſt noch immer im ſtetigen Aufſchwung begriffen, und 1899 wurde das Bad von 5169 Kurgäſten beſucht. Der Verein für Kinderheilſtätten an den deutſchen Seeküſten hat hier eine Kinderheilanſtalt gegründet, ein Liebeswerk, das in erſter Linie armen Kindern aus allen deutſchen Gauen zu gut

Abb. 95. Helgoland. Das Oberland und die Nordspitze.
(Nach einer Photographie von F. Schensky in Helgoland.)

Abb. 96. Helgoländerinnen.
(Nach dem Gemälde von Bennewitz von Loesen jr.)

Alkersum, Boldixum, Goting, Nieblum, Övenum, Uetersum u. s. f. Der höchste Punkt der Insel ist der 13 Meter hohe Süllwert bei Witsum am Südrande Föhrs. Etwas östlich davon, bei Borgsum ist ein alter Burgwall, dessen Errichtung ebenfalls auf den uns schon von Sylt her bekannten Ritter Claes Limbek, einen Vasallen König Waldemars von Dänemark, zurückgeführt wird. An Grabhügeln und anderen Denkmälern aus prähistorischer Zeit fehlt es auf Föhr ebensowenig als auf Sylt oder Amrum.

In Nieblum steht die große St. Johannis-Kirche, eine der größten Landkirchen des Landes, 58 Meter lang. Die Nordseite des Schiffes besitzt Stroh-, der übrige Teil des Gotteshauses Bleibedeckung. St. Johannis ist die Mutterkirche Föhrs, das außerdem noch im Westen, östlich von Ütersum die St. Laurenti-Kirche und im Osten, in Boldixum ein dem heiligen Nikolaus geweihtes Gotteshaus hat. Eine Anzahl von Kirchen sind im Verlaufe der Zeiten durch die Fluten in die Tiefe gerissen worden, so beispielsweise die Hanumkirche, von der in einem Hause von Midlum noch Balken vorhanden sein sollen.

kommt, und in neuester Zeit ist an der Südseite von Föhr und nahe bei Wyk ein Nordsee-Sanatorium entstanden, das bezweckt, der leidenden Menschheit einen verlängerten Aufenthalt an der See zu ermöglichen und als Herbst- und Winterstation dienen soll.

Neben Wyk, das bei der Volkszählung von 1895 von 1154 Menschen bewohnt war, liegen noch eine große Anzahl von Dörfern auf dem im ganzen von etwa 5000 Menschen bevölkerten Eilande Föhr, so

Das Föhringer Land ist gut bebaut; üppige Kornfelder und fruchtbare Wiesen bedecken es, und viel Wohlstand ist auf dem Eilande zu finden. Ihre reizende, durch schöne, große, in Filigranarbeit ausgeführte Silberknöpfe ausgeschmückte Nationaltracht haben die Föhringerinnen noch nicht in dem Maße abgelegt, wie die Frauen von Sylt. Die erheblichen Kosten bei der Neuanschaffung des Kleides mögen immerhin an dem allmählichen Verschwinden der Tracht auch auf Föhr Schuld tragen (Abb. 25—29).

Nordstrand und Pellworm sind Reste der großen Insel Nordstrand, welche die Sturmflut 1634 zerrissen und zerstört hat. Das übriggebliebene östliche Stück ist das heutige Nordstrand, das westliche Pellworm, ein Ueberbleibsel vom Mittelstück bildet die Hallig Nordstrandisch-Moor (vgl. hier den Abschnitt über die Sturmfluten, S. 26).

Das 8 Kilometer lange und ebenso breite Nordstrand wurde nach der Katastrophe von 1634 von Herzog Friedrich III. von Gottorp Brabantern und Niederländern zur Eindeichung überlassen, nachdem sich die von der Sturmflut übriggebliebenen früheren Bewohner zum Teil geweigert hatten, wieder auf die Insel zurückzukehren. Gegenwärtig besteht es aus 6 Kögen und wird von etwas über 2400 Menschen bewohnt. Von den vor 1634 vorhanden gewesenen Gebäuden ist nur noch die Vincenzkirche zu Odenbüll erhalten, zugleich das einzige, das die Fluten damals verschonten. Der in diesen Blättern mehrfach genannte Chronist Johannes Petrejus, gestorben 1608, war hier Pastor. Die Vincenzkirche ist ein turmloser Ziegelbau auf hoher Werft mit schöngeschnitztem Altar aus dem Ende des fünfzehnten Jahrhunderts.

Pellworm ist 8 Kilometer lang und 7 Kilometer breit, von mächtigen Deichen, darunter im Westen ein riesenhafter Steindeich, umwallt. Es bildete früher ein sehr hohes Marschland, das aber infolge einer beträchtlichen Lagerung des Bodens in den letzten Jahrhunderten gegenwärtig unter gewöhnlicher Fluthöhe liegt. Das Moor unter der Marsch ist zusammengepreßt, und so wurde die Marscherde selbst allmählich dichter. An den in der Mitte der Insel belegenen „großen Koog“ gliedern sich 10 weitere, verschieden eingedeichte, aber, wie betont, von einem einheitlichen Außendeich umzogene Köge an.

Zwei Kirchspiele befinden sich auf der Insel, die alte Kirche und die neue Kirche. Die erstere, ein sehr merkwürdiges und mit verschiedenen, interessanten Kunstschätzen ausgestattetes Gotteshaus, aus dem Anfang des elften Jahrhunderts, hatte einen Turm von

Abb. 97. Helgoländer Fischerwohnung.

Abb. 98. Hengst und Nordspitze von Helgoland.
(Nach einer Photographie von F. Schensky in Helgoland.)

57 Meter Höhe, der um 1611 einstürzte und dabei einen Teil der Kirche zerschmetterte. Seine stehen gebliebene Westmauer war lange Zeit hindurch ein wichtiges Seezeichen. Die Einwohnerzahl Pellworms betrug am 1. Dezember 1890 2406 Seelen.

Unter demselben Namen „Halligen" umfaßt der heutige Sprachgebrauch „alle Grasländereien, die ohne den Schutz von Dämmen den Überschwemmungen durch die See ausgesetzt sind, also auch den ganzen Vorlandssaum längs der Außendeiche", sagt Eugen Traeger, der beredte Schilderer und unermüdliche Anwalt der Halligenwelt. Mit diesem Autor beschränken wir hier diesen Ausdruck auf die echten Inselhalligen, die wir weiter oben schon namentlich aufgeführt haben. Eine elfte Hallig ist das erst im Laufe dieses Jahrhunderts neu emporgewachsene und noch unbewohnte Helmsand in der Meldorfer Bucht, eine zwölfte Jordsand bei Sylt, das nicht mehr bewohnt ist. Die Halligen sind insulare Reste des in geschichtlicher Zeit von den Sturmfluten, dem Eisgang und den Gezeitenströmungen zerrissenen Festlandes, welche das Meer ehemals im Schutze der äußeren Dünenkette abgelagert hatte. Eine Hallig steigt mit stark zerklüfteten und zerrissenen, $^1/_2$—$1^1/_2$ Meter hohen Wänden senkrecht von dem Wattenplateau empor, welches um sie her bei Ebbe vom Meer verlassen, bei Flut aber wieder überschwemmt wird. Ihr Boden ist ganz eben, von größter Fruchtbarkeit und dicht bestanden mit einem feinen, kräftigen und außerordentlich dichten Gras (Poa maritima und Poa laxa), zwischen dessen Halmen weiß blühender Klee und die Sude (Plantago maritima) neben vielen anderen Kindern Floras gedeihen. Bei jeder Überschwemmung läßt das Meer eine Schicht feinen Schlicks auf dem Halligboden zurück und besorgt so dessen Düngung. Die Halligen nehmen also, ähnlich wie die Lande am Nilstrom, jährlich unmerklich an Höhe zu. Gräben von verschiedener Länge und Tiefe durchziehen die Halligen, bisweilen in solchem Maße, daß sie den Wattenfahrzeugen als Häfen dienen können. Wie freundliche Oasen liegen die Halligen in der grauen, öden Wüste der Wattengefilde da.

Die menschlichen Wohnställen und Stallungen für das Vieh liegen auf Werften von etwa vier Meter absoluter Höhe, bald nur eine, bald mehrere an der Zahl, mit Gärtchen umgeben. Bei den Häusern befindet sich der „Felhing" genannte Teich, welcher zum Auffangen der Niederschläge dient und im Falle der Not mit seinem Wasservorrat auszuhelfen hat. Aus dem Fething werden auch die Wassertröge für das Vieh gespeist. Das Wasser für den menschlichen Gebrauch wird in etwa zehn

bis zwölf Fuß tiefen, aufgemauerten Cisternen gesammelt (vergl. Abb. 9 u. 10, sowie Abb. 31—35).

Eigenartig ist die innere Einrichtung der mit Rohrschauben bedeckten, ziemlich hochgiebligen Häuser mit ihren holzverschalten oder mit Kacheln verkleideten Zimmerwänden, ihren durch Thüren abgeschlossenen Bettnischen, der reinlichen Küche u. s. f. Eine berühmte Hallighauswohnstube birgt das Könighaus auf Hooge, den „Königspesel", so genannt nach Friedrich VI. von Dänemark, der hier im Jahre 1825 einige Tage zugebracht hat.

Die Halligbewohner sind von ungeheuchelter Frömmigkeit und bemerkenswerter Wohlanständigkeit, ihre Frauen züchtig, ehrbar und freundlich, dagegen von etwas schwerfälliger Bedächtigkeit, so daß es, wie Traeger bemerkt, fast unmöglich erscheint, sie zu Privatleistungen zu bewegen, bei denen gemeinsames Handeln unter Aufbietung persönlicher Opfer im allgemeinen Interesse erforderlich ist. „Das ist ihr Hauptfehler, ihr nationales Unglück, welches sie im Kampfe mit den Fluten der Nordsee durch schreckliche Verluste an Menschenleben, Land und beweglicher Habe gebüßt haben." Ihre hauptsächlichste Beschäftigung bilden die Viehzucht und die Schiffahrt. Die Männer der Halligen sind geborene Seeleute und sollen in dieser Beziehung von keinem Volk der Erde übertroffen werden. Im achtzehnten Jahrhundert blieb kein Mensch, der gesunde Glieder hatte, zu Haus: gleich im Frühjahr verschwand die ganze männliche Bevölkerung und ging aufs Schiff, um erst um Weihnachten heimzukehren. Mancher freilich hat die Heimat nicht wieder gesehen. Mitsamt den Männern von Amrum, Föhr, Sylt und den Nachbarinseln lieferten die Halligleute vorzugsweise die Bemannung der nach Indien, China oder ins Eismeer zum Walfischfang fahrenden Schiffe. Viele brachten es zu hohen Ehren und großem Reichtum, aber zäh und fest hingen sie doch immer mit allen Fasern ihres Herzens an ihrer Heimat.

Eine kleinere Erwerbsquelle für die Halligbewohner bildet auch der Porren- (Krabben-) fang. Jede Hallig hat ihren Porrenpriel, woselbst diese kleinen Krebse, besonders in der Zeit nach der Heuernte bis

Abb. 99. Helgoland. Oberland und Unterland.
(Nach einer Photographie von F. Schenky in Helgoland.)

Abb. 100. Die neue Brücke von Harburg nach Hamburg.
(Nach einer Photographie von Max Wichmann in Harburg.)

Süderoog soll es besonders von Vögeln wimmeln. Am Ende des achtzehnten Jahrhunderts war die Menge dort so groß, daß die kleinen Leute auf Pellworm fast den ganzen Sommer hindurch davon leben konnten. Ganze Massen davon wurden ferner auf das Festland gebracht und dort von

zu Anfang November vermittelst eines besonders dazu konstruierten Netzes gefangen werden. Man nennt diesen Vorgang das Porrenstreichen. Die Fische fängt man in sogenannten Fischgärten, Faschinenreiser, die in der Gestalt eines langschenkligen Winkels auf geneigten Wattenflächen in den Boden gesteckt werden und am Scheitelpunkte des Winkels einen mit einem Netz in Verbindung stehenden Durchlaß haben. Die in die Einhegung geratenen Fische ziehen sich bei eintretender Ebbe immer weiter nach dem Durchlaß hin zurück und geraten schließlich ins Netz. In der Gegenwart soll diese Art der Fischerei immer mehr abkommen. Dagegen pflegt man mit dem Stecheisen die Plattfische aufzuspießen, und in dem schlammigen Halliggräben die darin befindlichen Fische, besonders Aale, mit der Hand zu greifen.

Die Jagd auf Vögel (Regenpfeifer, Austernfischer, wilde Enten, Gänse u. s. f.) wird selten mehr mit dem Netz, sondern durch Schießen ausgeübt, mit besonderem Erfolge bei Nacht, indem man die Vögel durch den Schein einer brennenden Laterne anlockt. Das systematische Einsammeln der Vogeleier (Möven, Enten u. s. f.) verschafft den Halligbewohnern gute Einnahmen. An den Rändern der Wasserflächen befinden sich zahllose Nester, und von hier holen sie sich ihre Ernte an Eiern und Jungen. Auf den Bauern als Schweinefutter verwendet. Des weiteren sind die Halligbewohner nicht selten geschickte Seehundsjäger; der Schiffszimmermann Hoidt auf Hooge hat im Jahre 1891 80 Stück davon erlegt, deren Durchschnittsertrag sechs Mark war, so daß ihm eine Bruttoeinnahme von 500 Mark daraus erwachsen ist (Abb. 36 u. 37).

Die längste der Halligen ist Langeneß-Nordmarsch; nach der Vermessung von 1882 betrug ihr Areal etwa 1025 Hektar, gegenüber 1179 Hektaren, die sie bei derjenigen von 1873—1874 noch besaß. Norderoog, mit 16,96 Hektaren (gegenüber 22,72 Hektaren 1873—1874) ist die kleinste. In der Gegenwart hat die preußische Regierung die Fürsorge für die fernere Erhaltung dieser kleinen Inseln, die schon deshalb besonders geschützt werden müßten, weil sie die Wellenbrecher für das Festland bilden, besonders im Auge. 1896 bewilligte der Landtag hierfür die Summe von 1 320 000 Mark. Ein großer Teil des Verdienstes, das mit veranlaßt und herbeigeführt zu haben, mag wohl dem Sekretär der Handelskammer zu Offenbach a. M., Dr. Eugen Traeger gebühren, der unablässig dafür eingetreten ist. So hat in den jüngstverflossenen Jahren Oland mächtige Dämme mit schwerer Steindecke und Busch und Pfahlbuhnen erhalten, und nicht minder großartige Dämme wurden zur Verbindung dieser Inseln mit dem

Festlande bei Fahretoft (Kosten 408 000 Mark) und mit Langeneß (Kosten 207 000 Mark) in die See gebaut, zum Teil unter unsägtichen Schwierigkeiten, denn die Strecke Oland-Fahretoft hat allein im Jahre 1898 infolge schwerer Beschädigung durch die Wellen an 100 000 Mark Ausbesserungskosten verursacht und mußte in ihrer Anlage etwas verändert werden. Die Herstellung der Otander Dämme, deren Sohtenbreite 10 Meter beträgt, die sich zu einer Kronenbreite von 4 Metern verjüngt, an besonders exponierten Stellen aber, so am dem Festtand führt. Hooge ist auch die einzige der Halligeninsetn, die außer Kirche und Pfarrhaus noch ein eigenes Schuthaus besitzt. Die Kirchen sind einfache Gebäude, ohne Turm, mit dem Giebel von Osten nach Westen gerichtet, wie alle Gebäude auf den Halligen, daneben ein kleines hötzernes Glockentürmchen. Im Inneren sind Gänge und Altarraum mit Ziegelpflaster versehen, der übrige Raum ist mit Meeressand bedeckt, Bänke, Kanzet und Altar sind bescheiden ohne viel Schmuck. Dem Langeneßer Gotteshaus fehlt das Glockentürmchen

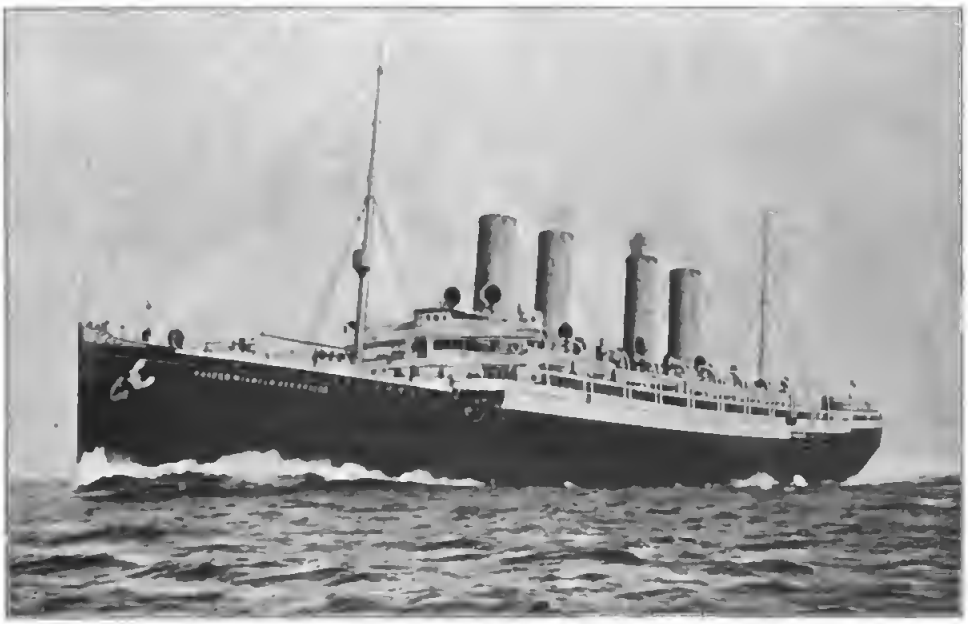


Abb. 101. Schnelldampfer „Kaiser Wilhelm der Große".
(Nach einer Photogeaphie im Besitz des Noeddeutschen Lloyd.)

Olander Tief $7^1/_2$ Meter groß bteibt, hat rund 90 000 Kubikmeter Faschinen, 100 000 laufende Meter Würste aus Busch- und Pfahlwerk, 200 000 Stackpfähte zur Besestigung und 4000 Kubikmeter Fetsbetag erfordert, von der massenhaft verwendeten Erde ganz zu schweigen. Zur Zeit haben auch die Arbeiten zum Schutze der Insel Gröde ihren Anfang genommen, und man war im Frühjahr 1900 damit beschäftigt, an denjenigen Stellen Erde auszuheben, wo die Steindossierung angelegt werden soll.

Über Hooge täuft das Kabel, das von Amrum, Pellworm und Nordstrand nach an der Seite; das Zeichen zum Beginn des Gottesdienstes wird hier mit der Kirchenflagge gegeben. Von besonderem Interesse sind auch die Fredhöfe mit manchen alten Grabsteinen und bemerkenswerten Inschriften darauf. Den atten Kirchhof von Nordstrandisch-Moor haben die Wellen zerstört, und aus dem tiefen Schtamm schauen die Reste der Särge und dte Sketette der Toten hervor. Auf verschiedenen Halligen sind Schuten; wo das nicht der Fall ist, da werden die schulpflichtigen Kinder in Pension gegeben.

Die Postverbindung mit den Halligen

Abb. 102. Geſellſchaftszimmer im Schnelldampfer „Kaiſer Wilhelm der Große“.
(Nach einer Photographie im Beſitz des Norddeutſchen Lloyd.)

erfolgt über Huſum-Nordſtrand, von hier weiter durch einen Poſtſchiffer zwei- bis dreimal in der Woche. Bei ſtarken Stürmen oder bei ſchwerem Eisgang erleidet dieſelbe natürlich allerlei Unterbrechungen von kürzerer oder längerer Dauer. Dies war beiſpielsweiſe im Winter 1888 der Fall, wo man auf Hooge und Gröde noch am 22. März den 91. Geburtstag des damals ſchon ſeit 14 Tagen entſchlafenen Kaiſers Wilhelm I. feierte. Die Telegraphenverbindung Hooges mit der Feſtlandküſte war damals noch nicht vorhanden.

IX.

Eiderſtedt.

Südlich von Huſum, zwiſchen dem vom Heverſtrom durchzogenen Teil des Wattenmeeres im Norden und der Eidermündung in ihrer heutigen Geſtalt, ſowie den Ditmarſcher Gründen im Süden, weſtlich von der Nordſee begrenzt, dehnt ſich die erſt in hiſtoriſchen Zeiten mit dem Feſtland verbundene Landſchaft Eiderſtedt aus. Politiſch bildet dieſelbe den 330,5 Quadratkilometer umfaſſenden, gleichnamigen Landkreis, deſſen Bewohnerzahl nach der Volkszählung vom 2. Dezember 1895 15 788 Seelen betrug, was einer Volksdichte von etwa 49 Menſchen auf dem Quadratkilometer gleichkommt. Eiderſtedts Boden beſteht größtenteils aus dem beſten Marſchlande, und der dortige Klei iſt, um mit Pontoppidan zu reden, „eine Mutter des wohlriechenden und großen, kräftigen Wieſen-Klees: daher in Eiderſtedt die vortrefflichſten Meyereyen anzutreffen, und ſoll eine Kuh des Tages 16 à 18 Kannen der allerbeſten Milch ausgeben können; daher die Eiderſtedtiſche Butter und Käſe in ſehr großer Menge außerhalb Landes verführet wird“. Nach aus dem Anfang des ſiebzehnten Jahrhunderts datierenden Zollabrechnungen wurden jährlich an dritthalb Millionen Käſe nach Hamburg, Bremen und ſogar nach Amſterdam verſandt.

Und was der Autor des Theatrum Daniae vor nunmehr 170 Jahren ſchrieb, hat auch noch heute volle Geltung. Es geht die Rede, daß nach dem Garten Eden Eiderſtedt der ſchönſte Fleck auf Gottes weiter Erde ſei. Für den Eiderſtedter Bauern mag dieſe Auffaſſung ſicherlich ihre Berechtigung haben. Behauptet doch ein landesübliches Sprichwort, daß ein ſolcher Landmann von echtem Schrot und Korn weiter nicht viel mehr zu thun habe, als: Slopen, Äten, Supen, Spazierengahn und — ordentlich zu verdauen. Das letzte Reimwort im Originaltext richtig wiederzugeben, verbietet mir hier der Anſtand.

Eigentliche Bodenerhebungen gibt es im Inneren Eiderſtedts kaum. Seine Küſtenlinie umzieht der grüne Wall der Seedeiche, und Binnendeiche trennen die zu verſchiedenen Zeiten dem Meere abgetrotzten Köge voneinander. Ebenſowenig wird man von der Natur geſchaffene Vertiefungen hier finden und vergebens nach Flüſſen, Bächen oder Seen ſuchen. Aber Graben- und Waſſerzüge durchqueren Eiderſtedt allenthalben und ſchaffen die viereckige Landeinteilung der Fennen. Wenn der Bauer über Land geht, ſo führt er den „Klüwerſtock“, einen vier bis ſechs Ellen langen Springſtock, mit ſich, mit deſſen Hilfe er über dieſe Gräben hinwegſetzt. Frauen, Kinder und Landfremde müſſen aber den Fußſteigen folgen, die oftmals erſt über lange Umwege zum Hauſe des Nachbarn führen. Einen Gang durch Eiderſtedt hat Profeſſor Meiborg in Kopenhagen in gar anziehender Weiſe mit folgenden Worten geſchildert: „Wir gehen landeinwärts. Der Kuckuck ruft, ſolange der Tag währt, und die Lerche ſchlägt ihre Triller. Eine zahlloſe Menge von Pferden und Rindern graſt auf den Weiden; ausgedehnte Strecken ſehen von der Anzahl des Viehes aus, wie ungeheure Marktplätze. Bald feſſeln das Auge einzelne Tiere, bald ziehen es einzelne Gruppen an, die ſich um die Scheunenplätze geſammelt

Abb. 103. Rauchzimmer im Schnelldampfer „Kaiſer Wilhelm der Große“.
(Nach einer Photographie im Beſitz des Norddeutſchen Lloyd.)

haben. Mehr in der Ferne sehen sie aus wie bunte Flecke auf dem grünen Teppich, die, je weiter der Blick geht, desto enger zusammenrücken. — Sonst läßt sich die Landschaft mit einem englischen Park von ungemessener Größe vergleichen: auf meilenweiter Grasfläche, die wie ein einziger wundervoll herrlicher Rasen erscheint, hingesäet liegen die Gehöfte, wie im Gehölze halb versteckt, hinter Gruppen prächtiger Eschen, und der Kranz dieser Haine vereinigt sich am Gesichtskreis wie in einen einzigen zusammenhängenden Wald."

In der Nähe der Küste ist das Landschaftsbild zuweilen ein etwas anderes, denn die jüngsten Köge sind teilweise noch von Sümpfen eingenommen und stehen in Regenzeiten manchmal sogar unter Wasser. In trockenen Sommern aber erscheinen sie dann auf weite Strecken hin als nackte Lehmflächen, die von modernden Algen weiß und blaurot gefärbt sind und dann in grellem Kontraste mit dem sonst so üppigen Pflanzenwuchse stehen. Zahlreiche Schafherden weiden hier, und eine Menge von Möven (Abb. 39), Kiebitzen, Regenpfeifern und anderen Strandvögeln hatten sich hier auf.

Große Strecken Landes haben seit undenklichen Zeiten nur als Weideplätze gedient, und da dem Landmann, welcher nur Viehzucht treibt, ein viel leichteres und angenehmeres Leben blüht, als dem Ackerbauern, so hat das weiter oben angeführte Verslein natürlich in erster Linie auf jenen Bezug. Soll doch das fette Eiderstedter Gras sogar dem Hafer an Mastwert gleichkommen. Jährlich werden hier etwa 3000 bis 4000 Stück Fettvieh und eine bedeutende Zahl von Schafen hervorgebracht, welche meistenteils nach Husum auf den Markt wandern. Bei der Zählung am 10. Januar 1883 betrug der gesamte Viehstand des Kreises 2522 Pferde, 13304 Rinder, 24453 Stück Schafe und 1322 Schweine.

In vergangenen Zeiten hatte Eiderstedts Viehzucht nicht wenig unter Ueberflutungen zu leiden gehabt, so daß das Vieh unter unaufhörlichem Gebrüll ruhelos auf den Fennen herumwaten mußte und kein trockenes Plätzchen zum Hinliegen finden konnte. Seitdem aber das Sielwesen im Lande so verbessert wurde, ist das anders geworden. Auch die Rinderpesten haben zuweilen viel Schaden gebracht, so besonders im Jahre 1745, wo wiederholt binnen wenigen Wochen fast der ganze Viehstand fiel.

Nicht minder lohnend als die Viehzucht ist aber auch der Ackerbau im Lande Eiderstedt, wenn auch sehr viel mühsamer und beschwerlicher. Denn in trockenem Zustande ist der schwere Kleiboden so hart, daß der Pflug kaum hindurchkommen kann, und bei Regenwetter wiederum wird die Erde so weich, daß es den Pferden nur bei allergrößter Anstrengung möglich ist, sich hindurchzuarbeiten. Bisweilen müssen ihrer sechs am Pfluge ziehen, und dann müssen die Schollen doch noch hier und da mit Schlägeln zertrümmert werden. Dafür steht aber in guten Jahren das Korn so dicht und stark, daß es mit der Sichel geschnitten werden muß, und der Hafer 30-, die Gerste 44fältig trägt; vom Raps geben 20 Kannen Aussaat 150—200 Tonnen Ertrag. „Wer," so schreibt Meiborg weiter, „von den angrenzenden Harden des mittleren Schleswigs, die den magersten Sandboden haben, herüberkommt nach Eiderstedt, dem erscheint es, als komme er in ein ganz anderes Land, und er versteht wohl die Äußerung des alten eiderstedtischen Bauern, der zu seinem wandertustigen Sohne sagte: ‚Hier ist die Marsch; die ganze übrige Welt ist nur Geest; was willst du doch in der Wüste?'

Der wohthabende Eiderstedter Bauer ist eine stattliche Erscheinung und soll noch heutzutage, wie vorzeiten seine Ahnen etwas phlegmatisch angelegt sein und mit einer gewissen Geringschätzung auf Leute anderen Berufes und anderer Herkunft herabschauen.

Große, hochgiebelige Häuser, sogenannte Hauberge, sind die Wohnstätten des Eiderstedter Landmannes. Im Verlaufe des siebzehnten und des achtzehnten Jahrhunderts kamen sie in Eiderstedt immer mehr auf und verdrängten nach und nach den bisher im Lande üblich gewesenen Haustypus, den man im übrigen schleswigischen Friestande noch allgemeiner findet, und der in der Gegenwart im Eiderstedtischen bis auf ganz wenige vereinzelte Überreste vollständig verschwunden zu sein scheint. Ein berühmtes Beispiel eines Haubergs steht an der Nordküste, nahe bei Husum; es ist der soge-

Abb. 104. Bremen. (Nach einer Photographie von Louis Koch in Bremen.)

nannte „rote Hauberg“, einer der ältesten im Lande und wohl schon in der ersten Hälfte des siebzehnten Jahrhunderts errichtet. Es unterscheidet sich derselbe übrigens in manchen Einzelheiten von seinen Genossen, so durch seine zwei Hauptthüren, seine beiden Dachgiebel, durch die eigentümlichen Verzierungen seiner Thüreinfassungen und noch durch anderes mehr. Im Volksmunde heißt er auch der Hauberg mit den 100 Fenstern, und die Sage nennt den teibhaftigen Satan als seinen Baumeister.

Denselben Anstrich von prunkendem Reichtum, den das eiderstedtische Haus in seinen äußeren Teilen zeigt, besitzt es meist auch in seinen inneren Räumen. Der Fremde, der dort willkommen geheißen wird, kann sich des Gefühtes nicht erwehren, als ob er bei einem Landedelmann zu Gaste wäre.

Über die Sitten und Gebräuche der Eiderstedter in dahingeschwundenen Tagen ließe sich recht viel Interessantes berichten. Leider aber mangelt uns der nötige Platz hierfür. Immerhin mag hier noch die Bturache Erwähnung finden, die noch lange Zeit nach der Einführung des jütischen Gesetzbuches Waldemars des Siegers in den Marschlanden vorgeherrscht hat. Ein vor nicht gar langer Zeit im roten Hauberg entdecktes Gefängnis, ein unterirdisches Vertieß mil Pfahl, Ketten und Hatseisen erinnert an diese schreckliche Sitte. Rings auf den Bauernhöfen gab es ähnliche Kerker, in denen man Angehörige des Getöteten, die man am Leben lassen wollte, in Ketten gefangen hiett, bis die Mannbuße für sie gezahlt war.

Verhältnismäßig gute Landstraßen und die Bahulinie Husum-Tönning Garding sind die Adern des Verkehrs in Eiderstedt. Große Städte hat es nicht; die größte, Tönning, zugleich Sitz des Landrats, hat etwa 3300 Einwohner. Sie liegt an der Eider, nur wenige Meiten von deren Mündung entfernt, und hat einen 1613 von Herzog Johann Adolph mil großem Kostenaufwand angetegten, früher recht bedeutenden Hafen, der an 100 Schiffe mittterer Größe, deren Tiefgang nicht mehr ats elf Fuß betrug, fassen konnte. In der Gegenwart kommt derselbe nicht mehr in Betracht, und von dem tebhaften Handet, den sie ehemals betrieb, ist in der recht still gewordenen Stadt wenig mehr zu merken. Am 1. Januar 1891 war ihr Schiffsbestand sechs Segler und acht Dampfschiffe groß, mit insgesamt 5081 Registertons Rauminhatt (Abb. 12). Besondere Berühmtheit in der Kriegsgeschichte Schleswig-Hotsteins hat Tönning durch das Bombardement im Aprit 1700 ertangt — die Tänen unter dem Herzog von Württemberg warfen damats 11000 Bomben und 20000 Kugetn in die Stadt — und durch die unter ihren Mauern am 16. Mai 1713 erfolgte Kapitulation des schwedischen Generats Steenbock nach seinem bekannten Übergang über die vereiste Eider.

Am Endpunkte der Bahn steht Garding, eine kteine, kaum 1700 Einwohner zähtende Stadt, die Heimat des Historikers Theodor Mommsen. Von hier aus getangt man auf guten Wegen nach Tating, dessen Umgebung von der Sturmflut im Jahre 1825 hart mitgenommen wurde, und wenn man noch weiter westwärts zieht, zu dem durch den tangen Dünenwall der Hitzbank geschützten Kirchdorfe St. Peter. Hier hat sich im Vertaufe der jüngsten Jahre ein kleiner Nordseebadeort entwickett, der zweifetsohne einer günstigen Zukunft entgegensieht. Beinahe ganz in Eiderstedts Nordwestecke treffen wir auf das Kirchspiel Westerhever, einen Teil der in den Ftuten vergangenen Insel Utholm. Die ätteste Kirche des Dorfes soll um 1362 von den Wellen der See weggespült worden sein.

X.

Die schleswig-holsteinische Westküste von der Eider bis Hamburg-Altona.

Die lange Küstenstrecke von der Eider bis Hamburg wird durch eine Anzahl von Eisenbahntinien durchzogen, die meist in den tetzten Jahrzehnten entstanden sind und viet dazu beigetragen haben, diese bis dahin ziemtich abgelegenen Lande dem Reiseverkehr zu erschtießen. Die Haupttinie, die Marsch- oder Westbahn, zweigt in Etmshorn von der Bahulinie Attona-Bamdrup, der verkehrsreichsten Ader in den Herzogtümern ab. Über Glückstadt, Itzehoe, Metdorf, Heide und Friedrichstadt erreicht sie Husum, Tondern und geht jenseits der Grenze in die Bahn nach Ripen über. Von Husum bis nach Jüttand hinauf ist uns die Strecke ja schon bekannt geworden.

Abb. 105. Bremer Freihafen. (Nach einer Photographie von Louis Koch in Bremen.)

Abb. 106. Weſerbrücke in Bremen.
(Nach einer Photographie von Louis Koch in Bremen.)

An die Marſchbahn ſchließen ſich nun mehrere Zweiglinien an, ſo in Huſum diejenige nach Eiderſtedt (Garding über Tönning), die uns ebenfalls ſchon bekannt iſt, und die die Marſchbahn mit der Hauptlinie bei Jübek verbindende Strecke. Bei Heide mündet ein weiterer Verbindungsſtrang mit dieſer letzteren, der bis Neumünſter läuft und bei Grünenthal den Kaiſer Withelm-Kanal vermittelſt einer ſchönen Hochbrücke überquert, von der im folgenden noch einiges geſagt werden ſoll. Nach Weſten zu ſetzt ſich dieſe Linie über Weſſelburen bis nach Büſum fort. In St. Michaelisdonn ſteigen die Reiſenden für Marne und den Friedrichskoog um, eine andere nur kurze Zweigbahn verbindet die Hafenanlagen des ebenerwähnten Kanals an den Brunsbütteler Schleuſen mit der Station St. Margareten, und von Itzehoe aus iſt die Hauptlinie ebenfalls wieder über die Strecke Lockſtedt-Kellinghuſen-Wriſt zu erreichen. Endlich beſteht eine von Altona bis nach Wedel reichende Bahnlinie über die Ortſchaften am rechten Elbufer.

Der nördliche Teil unſeres Gebietes gehört noch zum Kreis Schleswig, der hier weit nach Weſten übergreift, dann folgen Norderdithmarſchen, Süderdithmarſchen, Steinburg und Pinneberg. An der Zuſammenſetzung des Bodens nehmen ſowohl Geeſt, als auch Marſch teil, in dem von uns zu beſprechenden Küſtenareal in vorwiegender Weiſe die letztere, die aus einer größeren Menge der fruchtbarſten Köge beſteht, ſo der Sophienkoog, der Kronprinzenkoog, der Friedrichskoog (ſo genannt nach König Friedrich VII. von Dänemark) auf der früheren, jetzt zur Halbinſel gewordenen Inſel Dieksand, der Kaiſer Withelm-Koog, u. ſ. f. Daran ſchließen ſich ſüdlich die holſteiniſchen Elbmarſchen, und zwar im Kreiſe Steinburg die im zwölften Jahrhundert von Holländern und Flamländern eingedeichten Wilſtermarſch und die Krempermarſch, und dann noch weiter nach Süden die Haſeldorfer Marſchen.

An der Mündung der Treene in den Eiderſtrom liegt Friedrichſtadt, mit 2350 Einwohnern, 1621 nach holländiſcher Art im Viereck mit regelmäßigen und gerade verlaufenden Straßen von Herzog Friedrich III. von Gottorp gebaut. Die Hoffnungen ihres Begründers, daß ſie einmal einer der erſten Handelsplätze in ſeinen Landen werden ſollte, hat die Stadt im Laufe der Zeit unerfüllt gelaſſen. Ihre urſprünglichen Bewohner waren holländiſche

Remonſtranten, ſogenannte Arminianer, die ihr Vaterland aus Glaubensgründen verließen, und in der Gegenwart noch gibt es hier eine remonſtrantiſch-reformierte Gemeinde neben der lutheriſchen. In den verfloſſenen Jahrzehnten hat Friedrichſtadt einen nicht unbedeutenden induſtriellen Aufſchwung zu verzeichnen gehabt (Knochenmehl-, Kunſtdünger-, Seifenfabriken), in der Kriegsgeſchichte der Herzogtümer iſt es durch den Kampf, der am 4. Oktober 1850 zwiſchen den Dänen und den Schleswig-Holſteinern unter ſeinen Mauern ausgefochten wurde (der Friedrichſtädter Sturm), bekannt.

Hier führt eine lange Brücke über die Eider (Ägidora, Ögysdyr, das heißt Meeresthor, Thor des Meergottes Ägir), die wir bereits von Tönning her kennen. Schon auf holſteiniſchem Boden liegt das alte Lunden, ein Flecken in Norderditmarſchen, mit 4000 Seelen, in ſandiger Gegend, am Rande der Marſch. In den vergangenen Tagen des freien Ditmarſchens war es einmal ein reicher und wichtiger Punkt für Handel und Verkehr, nunmehr iſt es ein ſtiller Ort. Joachim Rachel, der bekannte Satirendichter, hat im Jahre 1618 das Licht der Welt hier erblickt. Nicht weit davon iſt das alte Kirchdorf Weddingſtedt mit ſeiner dem heiligen Andreas geweihten Kirche, welche nächſt derjenigen Meldorfs die älteſte Ditmarſchens iſt. Heide, mit 7500 Einwohnern iſt die Hauptſtadt Norderditmarſchens und war nach Meldorf die zweite der ehemaligen Bauernrepublik, in deren Gebiet wir uns befinden. Rieſig, 27000 Quadratmeter groß, iſt der Marktplatz von Heide, auf dem ſeit 1434 die Landesverſammlungen gehalten wurden. Auch heute herrſcht noch rühriges Leben in der Stadt, welche ſich rühmen darf, des Landes Schleswig-Holſteins größten Lyriker, den erſt 1899 zu Kiel verſtorbenen Dichter Klaus Groth, hervorgebracht zu haben.

Weſtlich von Heide erhebt ſich auf großen Werften das alte Weſſelburen mit etwa 6500 Einwohnern, ein feines bedeu-

Abb. 107. Rathaus in Bremen.
(Nach einer Photographie von Louis Koch in Bremen.)

tenden Kornhandels wegen wichtiger Ort. In der Geschichte der deutschen Litteratur steht Wesselburens Namen vorne an. Dort wurde am 18. März 1813 der Mann geboren

Von düstrer Größ' umwoben,
Der uns den Nibelungenhort
Zum zweitenmal gehoben.
Der von der Tischlertochter Lieb
Das grause Lied gesungen!
Ditmarschens Trotz und Mächtigkeit
Hat keinen so durchdrungen. (Bartels.)

Ein einfaches Denkmal mit der Büste des Geistestitanen erinnert an Friedrich Hebbel. Das Haus seiner Eltern steht nicht mehr, wohl aber noch die ehemalige Kirchspielvogtei, in deren dumpfer Schreiberstube der Dichter geduldet und gelitten hat, bis er, einem jungen freigelassenen Adler gleich, seinen Flug anheben konnte in die weite Welt, die er mit seinem Ruhm erfüllen sollte. Draußen an der See liegt Büsum, der alte Rest eines großen Kirchspiels, das in vergangenen Jahrhunderten südwestlich sich ausgedehnt hat, aber größtenteils von den Fluten verschlungen worden ist.

Später setzte sich dafür wieder an einer anderen Stelle Land an, und mit der Zeit wurde Büsum mit dem festen Lande verbunden. Auf der ehemaligen, in der Gegenwart ebenfalls landfest gewordenen Insel Horst befindet sich ein vielbesuchtes Seebad. Es wird an der dortigen Küste der Krabbenfang in großem Maße betrieben, von Büsum

Abb. 108. Saal im Bremer Rathaus.
(Nach einer Photographie von Louis Koch in Bremen.)

allein zur Zeit durch nicht weniger als 36 Fahrzeuge, denen sich im Sommer noch ein dazu erbautes Dampfschiff zugesellen wird. Büsum ist die Heimat des bekannten Chronisten aus dem Beginn des siebzehnten Jahrhunderts, Neocorus.

Im Süden von Heide gelangen wir bei Hemmingstedt auf das bekannte Schlachtfeld vom Jahre 1500, auf welchem sich seit wenigen Monaten ein Erinnerungsdenkmal an den großen Sieg der Ditmarscher erhebt. Vor vierzig Jahren wurde

Abb. 109. Partie aus dem Bremer Ratskeller.
(Nach einer Photographie von Louis Koch in Bremen.)

hier auch Erdöl gewonnen, das im Jahre 1856 bei Anlaß einer Brunnenbohrung in den daſelbſt ziemlich nahe an die Erdoberfläche tretenden Kreideſchichten zufällig entdeckt worden war. Das mit der Ausbeutung dieſes Vorkommens beſchäftigte Unternehmen ſtand längere Zeit hindurch in Blüte und das Erdöl von Heide erhielt ſogar auf der Weltausſtellung zu London im Jahre 1862 eine ehrenvolle Auszeichnung. Der Betrieb konnte wegen der immer mehr zunehmenden Konkurrenz des billigeren amerikaniſchen Petroleums ſpäter nicht mehr aufrecht erhalten werden, und auch ein weiterer, im Jahre 1880 unternommener Verſuch der Erdölgewinnung mußte leider ſcheitern.

Meldorf iſt das vormalige Metinthorp oder auch Methorp. Noch bis in das ſechzehnte Jahrhundert hinein beſaß die Stadt einen Hafen, der aber nunmehr an eine halbe Meile von ihrem Weichbild entfernt iſt. Das ſehr gemütliche Städtchen zählt zur Zeit etwa 4000 Einwohner und iſt auf der Geeſt, dicht am Marſchrande erbaut (Abb. 40). Schon um 1259 hatte Meldorf Stadtrecht erhalten, ſank aber nach der Eroberung von Ditmarſchen zum Flecken herab, um 1870 aufs neue zum Range einer Stadt erhoben zu werden. Hier tagten in alten Zeiten die Landesverſammlungen der Bauernrepublik. Man rühmt der Kirche Meldorfs nach, nunmehr die ſchönſte in den ſchleswig-holſteiniſchen Landen zu ſein, nachdem ſie in den jüngſtverfloſſenen Jahrzehnten einer gründlichen Reparatur unterworfen geweſen iſt. Sie iſt ſchon ſehr alt, und der erſte

Abb. 110. Partie aus dem Bremer Ratskeller.
(Nach einer Photographie von Louis Koch in Bremen.)

Abb. 111. Bremer Börse.
(Nach einer Photographie von Louis Koch in Bremen.)

Ferner ist auch die alte berühmte, aus dem sechzehnten Jahrhundert stammende Gelehrtenschule zu erwähnen, die sich heute noch des besten Rufes erfreut. Im Pastorate Meldorfs wurde der Reformator Heinrich von Zütphen gefangen genommen, um nach Heide gebracht und daselbst als Märtyrer verbrannt zu werden. Heinrich Christoph Boje, der bekannte Hainbunddichter, ist in Meldorf geboren, und der weitberühmte Reisende Karsten Niebuhr, der Vater des Historikers, hat hier gelebt.

Bischof von Bremen, Willehad, soll sie um 780 begründet haben. Dann befindet sich in Meldorf noch der aus Lehe bei Lunden hierher gebrachte Pesel des ersten ditmarschen Landvogts Markus Swyn, mit wundervollen Schnitzereien und herrlichen Möbelstücken.

Südwestlich von Meldorf, mitten im fetten Marschlande, an der Zweigbahn St. Michaelisdonn-Friedrichskoog liegt das

Abb. 112. Der Dom in Bremen (links das Rathaus, rechts die Börse).
(Nach einer Photographie von Louis Koch in Bremen.)

große Kirchdorf, resp. der Flecken Marne (2600 Einwohner), der bedeutenden Kornhandel treibt, für welchen der Neudorfer Hafen an der Elbe, südlich von Marne, von Bedeutung ist. Zwei große Männer des Landes sind hier zur Welt gekommen, der Germanist Karl Müllenhoff in Marne selbst, und im ganz nahebei belegenen Fahrstedt der Theologe Klaus Harms, weiland Propst in Kiel und ein weithin bekannter Kanzelredner und Menschenfreund.

Brunsbüttel mit Brunsbüttlerhafen war bis vor wenigen Jahren ein kleiner für die Kornausfuhr wichtiger Hafenort an der Elbe, der mehr als einmal in verflossenen Jahrhunderten durch die Wasserfluten zu leiden gehabt hat. Im Jahre 1676 war der ganze Flecken mitsamt der Kirche davon zu Grunde gerichtet worden. Durch die Einmündung des Kaiser Wilhelm-Kanals in die Elbe nahe beim Orte hat Brunsbüttel nunmehr erhöhte Bedeutung gewonnen. Gewaltige Schleusenanlagen bezeichnen den Anfang dieser 98,65 Kilometer langen, durchschnittlich etwa neun Meter tiefen Wasserstraße, die mit zwei großen weit in die Elbe bis zur Fahrwassertiefe hinausgebauten Molen beginnt. Die Schleusenhäupter selbst liegen 250 Meter hinter der Deichlinie zurück, so daß dadurch ein geräumiger, nach innen trichterförmig verlaufender Vorhafen geschaffen worden ist. Um den Wasserstand im Kanal regulieren zu können und denselben von den Einflüssen der durch Ebbe und Flut hervorgerufenen Schwankungen des Wasserstandes der Elbe unabhängig zu machen — bei Brunsbüttel beträgt der Unterschied zwischen mittlerem Niedrig- und mittlerem Hochwasser 2,8 Meter —, sind große Schleusen mit zwei nebeneinander liegenden Schleusenkammern von 150 Meter nutzbarer Länge und 25 Meter Breite erbaut, deren eiserne Thore durch hydraulische Maschinen bewegt werden. Da, wo bei Grünenthal die westholsteinische Bahn Neumünster-Heide die Kanallinie überquert, spannt sich eine großartige eiserne Bogenbrücke von 156,5 Meter Stützweite, deren Unterkante 42 Meter hoch über dem mittleren Kanalwasserspiegel liegt, über diese ebengenannte Wasserstraße, mit ihrer Schwester bei Levensau, welche zur Überführung der Bahn Kiel-Eckernförde-Flensburg über den Kanal dient, wahre Wunder der Brückenbaukunst. Neben der eminenten strategischen Bedeutung des Kanals besitzt derselbe eine kaum minder große für die Handelsflotte. Der Verkehr der Handelsschiffe auf demselben nimmt seit den fünf Jahren seiner Eröffnung ständig zu und diese Wasserstraße trägt ungemein viel zur Förderung des sich mehr und mehr entwickelnden Schleppschiffverkehrs aus der

Abb. 113. Das Essighaus in Bremen.
(Nach einer Photographie von Louis Koch in Bremen.)

Nord- in die Ostsee und umgekehrt bei (Abb. 41—45).

Etwas südöstlich von Brunsbüttel liegt St. Margareten. Von hier aus wird in einer knappen halben Stunde das Dorf Büttel mit der bekannten Elblotsenstation der „Bösch“ erreicht. Besteigen wir in St. Margareten wieder den Bahnzug, so erscheint bald nach Eddelak und dem flachen Kudensee die kleine in der Anlage und Bauart ihrer Häuser an Holland gemahnende Stadt Wilster (ca. 2750 Einwohner) in der Wilstermarsch. Charakteristisch für diese Landschaften sind die zahlreichen Windmühlen, welche angelegt wurden, um das von der Geest zur Marsch herniederströmende Wasser mittels Schnecken aus den Laufgräben in die Abzugskanäle zu heben. Der größte Teil der Wilstermarsch liegt nämlich auf Moorgrund, und durch die fortschreitende Entwässerung und Trockenlegung dieses letzteren senkte sich allmählich der darüber liegende Marschboden, und zwar so tief, daß derselbe jetzt unter dem Wasserspiegel der Elbe liegt. In den Häusern der Wilstermarsch läßt sich holländischer Einfluß nachweisen; dieselben nehmen insbesondere noch unser Interesse dadurch in Anspruch, als der Rokokostil Eingang darin gefunden hat, ohne jedoch die bäuerliche Behaglichkeit zu beeinträchtigen. Die übrigen Elbmarschen Schleswig-Holsteins weisen echte Sachsenhäuser auf, sogar die schönsten und reichsten in den Marschlanden überhaupt.

Abb. 114. Der Markt in Bremen.
(Nach einer Photographie von Louis Koch in Bremen.)

Wir werfen noch einen kurzen Blick auf das kleine in blauer Ferne auf hohem Geestrande thronende Burg und eilen dann weiter nach Itzehoe (Abb. 46). Ein buntes und bewegtes Bild heiteren Wallensteinischen Lagerlebens wird sich bei Nennung dieses Namens vor dem geistigen Auge unserer Leser aufrollen.

Ihr kennt ihn alle aus dem „Wallenstein“,
Den langen Peter aus Itzehö,
Zwar würd' er schwerlich unser Landsmann sein,
Wenn nicht der schöne Reim wär' auf „Mußjö“.
(Bartels.)

Abb. 115. Bremer Typen.

Und dem langen Peter mag es Itzehoe wohl zu verdanken haben, wenn es in den Landen deutscher Zunge die bestbekannte Stadt an der Westseite Schleswig-Holsteins ist. In anmutiger Lage am schiffbaren Störfluß erbaut, zählt das gewerbe- und industriereiche Itzehoe (Cement- und Zuckerfabriken ꝛc.), in der Gegenwart etwa 12500 Seelen. In früherer Zeit nahm die Stadt als der Versammlungsort der holsteinischen Stände eine besonders wichtige Stellung ein, doch hat sie dadurch, daß dies nunmehr aufgehört hat, nicht verloren, sondern ist in stetigem Aufblühen begriffen. Durch das Villenviertel hindurch führt ein schöner Spazierweg an Amönenhöhe vorbei, längs der windungsreichen Stör nach dem Schlosse Breitenburg, das von Johann von Rantzau, dem Statthalter der Herzogtümer und dem Besieger der Ditmarschen in der letzten Fehde (1559), erbaut worden ist. Hier hat sich in den Septembertagen 1627 eine Episode abgespielt, die wohl wert ist, in einigen Worten an dieser Stelle erwähnt zu werden. Damals war Breitenburg eine von starken Mauern umgebene, durch Türme und Bastionen geschützte und vom Störfluß umspülte Feste, in welcher der in dänischen Kriegsdiensten befindliche schottische Major Dumbarre mit vier Compagnien Schotten und einigem deutschen Fußvolk lag, im ganzen wohl nicht viel mehr als 600 Mann. Außerdem hatten aber die Landleute der Umgebung ihre Familien und ihren wertvolleren Besitz nach Breitenburg geflüchtet. Vor der Feste erschien nun Wallenstein mit seinen Scharen und versuchte bereits am 17. September den ersten Sturmlauf auf Breitenburg, der abgeschlagen wurde. Alsdann begann eine regelmäßige vom Friedländer selbst geleitete Belagerung, die elf Tage später zur Übergabe Breitenburgs führte, nachdem inzwischen Dumbarre getötet worden war. Alle noch am Leben befindlichen Verteidiger des Schlosses wurden von den erbarmungslosen Feinden niedergemacht, nur wenige Frauen und Kinder blieben verschont. Die ergrimmten Sieger sollen der Leiche Dumbarres das Herz aus dem Leib gerissen und in den Mund gesteckt haben. Damals wurde auch Breitenburgs Stolz, die berühmte Bibliothek des Humanisten Heinrich Rantzau, des Sohnes des Erbauers von Breitenburg, verschleppt

Abb. 116. Das Museum für Natur-, Völker- und Handelskunde in Bremen.
(Nach einer Photographie von Louis Koch in Bremen.)

und teilweise vernichtet. Wallenstein hatte dieselbe dem Beichtvater Ferdinands II., dem Pater Lamormain, zum Geschenk gemacht und nach Leitmeritz schaffen lassen.

Vom alten Breitenburg steht noch die Schloßkapelle, als Sehenswürdigkeit das einzige Stück des alten Schlosses, sonst erinnert nichts mehr, auch in der ganzen friedlichen Umgebung nicht, an die Greuel des Septembers 1627, mit Ausnahme eines ehrwürdigen Eichbaumes, der Wallensteineiche.

Etwas südöstlich von Itzehoe, bei Lägerdorf, tritt die senone Kreide zu Tage und wird daselbst in großartigem Maßstabe ausgebeutet, um teils dort, teils in Itzehoe unter Zusatz von tertiärem Thon, der bei dieser letzteren Stadt und in deren Umgebung gefunden wird, zu Cement verarbeitet zu werden. Nordöstlich von Itzehoe befindet sich das Lockstedter Lager, ein riesiger Truppenübungs- und Schießplatz, auf welchem sich das ganze Frühjahr und den Sommer hindurch reges militärisches Leben entfaltet. Lockstedt ist eine der Zwischenstationen auf der Bahnlinie Itzehoe-Wrist, die auch das kleine freundliche Städtchen Kellinghusen berührt.

Mitten im kornreichen Marschgebiete gleichen Namens liegt Holsteins kleinste Stadt, das alte Krempe. Die Gründung Glückstadts hat ihm viel Schaden gethan, denn bis dahin war es der Stapelplatz der Landschaft für den Kornhandel gewesen und soll auch keine geringe Schiffahrt besessen haben, bevor die Kremper Aue verschlammte. Als Festung genoß Krempe eines bedeutenden Rufes und ist durch die lange und schwere Belagerung von seiten der Kaiserlichen, die es im Jahre 1627 durchzumachen hatte, in der Geschichte des dreißigjährigen Krieges bekannt geworden. Später sank Krempe zum Range einer kleinen, nicht vermögenden Landstadt herab, und der Spruch: „Ein Herr von Glückstadt, ein Bürger von Itzehoe, ein Mann von Wilster und ein Kerl von Krempe" war für die Vergangenheit charakteristisch.

Auch Glückstadt ist vormals eine starke Festung gewesen. Von dem Dänenkönig Christian IV. in der Absicht gegründet, dem Handel des emporblühenden Hamburgs erfolgreich die Spitze zu bieten, und zu diesem Zwecke mit weitgehenden Privilegien ausgestattet, hat es mit der Zeit die Hoffnungen seines Erbauers aber nicht zu erfüllen vermocht. Doch ist es in der Gegenwart eine aufstrebende Landstadt mit gutem Hafen, dessen Verkehr durch die in den jüngsten Jahren hier aufgekommene Heringsfischerei sicherlich gehoben werden wird. Die etwa von 6000 Menschen bewohnte Stadt hat ein Gymnasium, und die Korrektionsanstalt der Provinz befindet sich in ihren Mauern.

Lebhaften Handel und Industrie besitzt das an 10000 Einwohner zählende Elmshorn an der Krückau, am Rande von Geest und Marsch (Abb. 47). Nahebei, zwischen Elmshorn und dem kleinen Tornesch hat der preußische Fiskus vor 25 Jahren auf Steinkohlen gebohrt, aber vergeblich. Das Bohrloch an der Lieth hatte mehrere Jahre über die Ehre, das tiefste der Erde (1330 Meter) zu sein, bis dasselbe von demjenigen zu Schladebach überflügelt worden ist.

Ütersen an der schiffbaren Pinnau, am Rande der Haseldorfer Marsch belegen, ist ein nicht unbedeutender Industrieort von über 5300 Einwohnern, hat seit 1870 Stadtrecht und steht vermittelst einer Pferdebahn mit der eben erwähnten Station Tornesch der schleswig-holsteinischen Hauptbahnlinie in Verbindung. Das ehemalige, dem Cistercienserorden angehörige Nonnenkloster ist in der Gegenwart ein Stift für die Töchter der Ritterschaft des Landes geworden. Im Jahre 1412 soll eine Sturmflut Ütersen so sehr mitgenommen haben, daß die Klosterjungfrauen bettelnd ihre Nahrung in der Umgegend suchen mußten.

Pinneberg an der schon erwähnten, bis dahin schiffbaren Pinnau (3800 Einwohner) war lange Zeit hindurch der Sitz einer eigenen Linie der Schauenburger Grafen. Es ist mit seinen herrlichen Buchenwaldungen ein beliebter Ausflugsort der Hamburger Bevölkerung. In historischer Beziehung ist es bekannt durch die Belagerung durch Tilly im Jahre 1627, der hier verwundet wurde, und dann hat es den Ruhm, den bekannten schleswig-holsteinischen Geologen Dr. Ludwig Meyn hervorgebracht zu haben. Das Gebiet zwischen Pinnau und Krückau pflegt man auch nach dem alten Kirchdorfe Seestermühe die Seestermüher Marsch zu nennen, an die sich dann südlich die eigentliche Haseldorfer Marsch anschließt. Auf

Abb. 117. Geestemünde.

den geräumigen Vorlanden der letzteren, zwischen dem Deich und dem Elbstrom gedeiht die Korbweide in großer Zahl und wird als Material für Tonnen- und Faßbänder benützt. Dessen Zurichtung, das „Bandreißen", gewährt zahlreichen Bewohnern der dortigen Gegenden lohnenden Erwerb. Auch das Rohrschilf (Phragmitis communis) wird dort gezogen und verwertet.

Am schönen Haseldorfer Schloß, einem alten prächtigen Herrensitze vorbei gelangen wir nach dem etwa 2000 Einwohner zählenden Städtchen Wedel an der Wedetau, der zweitkleinsten Stadt Holsteins. Hier war in alten Zeiten eine bedeutende Fähre über die Elbe, und Wedels große Ochsenmärkte hatten eine ganz außerordentliche Bedeutung. Auf dem Marktplatz steht eine alte Rolandssäule, um deren Restaurierung sich der Stifter des Elbschwanenordens Johann Rist, der als Prediger zu Wedel geamtet hat, Verdienste erwarb. Eine eigene Bahnlinie verbindet Wedel über das an hohem Geestrücken malerisch an den Ufern der Elbe gelegenen Blankenese mit den Städten Hamburg Altona, die wir im folgenden kennen lernen wollen.

XI.

Hamburg-Altona.

Das Areal des Freistaates Hamburg mit der dazu gehörigen, 256 Hektare großen Elbfläche, beträgt 414,97 Quadratkilometer und wird von insgesamt 681632 Seelen bewohnt (Volkszählung vom 2. Dezember 1895. Die Einwohnerzahl Hamburgs am 1. Dezember 1890 betrug dagegen 622530 Menschen). Danach kommen auf ein Quadratkilometer Landfläche 1642,61 Einwohner.

An den Mündungen der Alster und der Bille in den Elbstrom ist die Stadt Hamburg erbaut. Die erstere, deren beide seenartigen Erweiterungen, die Große oder Außenalster und die Kleine oder Binnenalster, dem Städtebild Hamburgs besondere Reize verleiht, kommt aus der Gegend von Poppenbüttel in Holstein und trägt durch ihre starke Strömung nicht wenig zum Schutze des Hamburger Hafens vor Versandung bei, während die Bille, im Amte Steinhorst entspringend, bis nahe an ihre Mündung die Südostgrenze des eben genannten Herzogtums bildet, um im letzten Teil ihres Laufes auf Hamburger Gebiet überzutreten. Die Elbe selbst durchschneidet mit zahlreichen Armen das Marschgebiet der Stadt.

Die älteste Anlage Hamburgs befand sich nämlich auf der schmalen Geestzunge, welche die Elbe von der Alster trennt. Zwischen dem ersteren Strom und der Stadt lag eine erst später eingedeichte Marschfläche, welche im Verlaufe der Zeiten dann bebaut wurde, deren tiefer belegenen Teile aber bis in die letzten Jahre hinein bei den Sturmfluten und bei starkem Hochwasser der Überschwemmung ausgesetzt waren. Nicht mit Unrecht ist darum von einem sachkundigen Manne behauptet worden, daß nicht die Nähe einer zum Weltmeer führenden großen Wasserstraße die Gründung der Stadt Hamburg bedingt habe, sondern daß der günstigen Baugrund darbietende Geestrücken, der hier erleichterte Elbübergang und das große Wasserbecken der Alster (Abb. 48 u. 49) wohl die hauptsächlichsten Ursachen dafür gewesen seien.

Nordwärts von der Stadt breitet sich ein wellenförmiges, vom Alsterthale durchschnittenes Gelände aus, die Geestlande, längs des Elbstromes dagegen fette Marschlande. In treffender Weise hat man diese Wasserstraße die Pulsader von Hamburgs Leben und Weben genannt. 135 Kilometer unterhalb der Stadt ergießt sich dieselbe in die Nordsee, welche die regelmäßigen Tagesschwankungen ihres Wasserspiegels bis nach Hamburg hinauf fortpflanzt. Von Hamburg abwärts hat die Elbe eine so bedeutende, nur hin und wieder durch Sandplatten unterbrochene Tiefe, daß Segler oder Dampfer vom größten Tiefgange bis an die Stadt herankommen können, und durch kostspielige Baggerarbeiten wird die Fahrrinne des Stromes stets offen gehalten. An der Ostseite, am Deichthor, tritt ein schmaler Elbarm in die Stadt ein und teilt sich hier in mehrere Kanäle, die sogenannten Fleete, um sich weiter unten, im Binnenhafen, wiederum mit dem Hauptstrom zu vereinigen. Diese Fleete schlängeln sich auf der Hinterseite der Häuser durch die untere Stadt, wo die großen Speicher und Magazine sich befinden, und werden mit Booten befahren, welche die eingegangenen Waren,

Digitized by Google

Abb. 118. Bremerhaven, vom Leuchtturm gesehen.

Abb. 119. Das Schloß in Oldenburg.

die Erzeugnisse aller Zonen des Erdenrundes, aus dem Hafen holen und die zur Ausfuhr bestimmten Produkte deutscher Arbeit nach dem Hafen zum Verladen auf die Schiffe führen. Auch die Alster spaltet sich innerhalb des Weichbildes Hamburgs in mehrere Fleete, die zur Zeit der niedrigsten Ebbe allerdings halb trocken liegen, da das Wasser des erwähnten Flusses zu ihrer Speisung nicht ausreicht, dagegen bei eintretender Flut rasch von den aufsteigenden Fluten der Elbe gefüllt werden (Abb. 50 bis 58).

„Für den Verkehr auf der Elbe selbst," sagt Hahn, „ist Hamburg ein weit wichtigerer Grenzort zwischen Fluß- und Seeschiffahrt, als Bremen dies für die Weser ist. Die Elbe ist der Weser gegenüber fast in allen Beziehungen im Vorteil. Die Weserschiffahrt reicht kaum bis in das nördliche Hessen, die Elbe dagegen beherrscht mit ihren Nebenflüssen noch einen ansehnlichen Teil von Sachsen und Böhmen. Sie steht mit Oder und Weichsel durch die märkischen Kanallinien in Verbindung, während die Weser nur auf sich selbst angewiesen ist. Ist auch die Elbe, wie alle deutschen Flüsse, vom Ideal einer Wasserstraße ziemlich weit entfernt, so fehlen ihr doch so auffällige Schiffahrtshindernisse, wie sie an der Weser zwischen Minden und Karlshafen, namentlich bei Hameln vorkommen."

Während im Verlaufe der Zeit die Süderelbe immer mehr dem Schicksal der Versandung anheimgefallen ist, nahm die Norderelbe zusehends an Bedeutung zu. An ihren Ufern entstanden die ersten Hafenanlagen, Kaimauern wurden gebaut, Pfahlreihen in das Flußbett geschlagen, und es entwickelte sich hier der Hafen- und Liegeplatz der Schiffe. Bis zur Mitte des neunzehnten Jahrhunderts dauerte dieser Zustand an. Immerhin war dadurch der ganze Hafenverkehr ein noch recht primitiver, zumal besondere Lösch- und Ladevorrichtungen fehlten und die Waren aus den Seeschiffen vermittelst der Schuten und Leichter nach den Lagerschuppen übergeführt wurden. Als aber bei der stetig zunehmenden Entwickelung der Seeschiffahrt diese Übelstände und besonders auch der Platzmangel sich recht merklich fühlbar machten, ging man an das Errichten von Dockhäfen und Kaianlagen mit genügender Wassertiefe, an denen die großen Fahrzeuge direkt anlegen konnten und in die Lage versetzt wurden, mit Hilfe mächtiger Kranen Löschen und Laden rasch und bequem zu bewerkstelligen. Die langen Kaistrecken wurden mit Schienengeleisen versehen und dadurch die Hafenbauten in direkte Verbindung mit den inzwischen ebenfalls entstandenen Bahnhöfen und Eisenbahnlinien gebracht.

Auch diese eben geschilderten Hafenanlagen genügten dem gewaltig emporwachsenden Bedürfnis des Verkehrs nicht mehr, und der am 15. Oktober 1888 vollzogene Zollanschluß Hamburgs mit Altona und Wandsbek an das Reich bedingte vollends gänzlich veränderte Hafenverhältnisse in diesem ersten Seehandelsplatz Deutschlands.

Die Folge dieser Umstände war eine gründliche Umwälzung der Hafenbauten Hamburgs, und es entstand das Freihafengebiet, das von 1883—1888 mit einem Kostenaufwand von über 120 Millionen Mark, von welchen das Reich 40 Millionen

zu tragen hatte, geschaffen wurde. Ein ganzer Stadtteil des alten Hamburgs ist niedergerissen worden, um den neuen Hafenanlagen Platz zu machen, etwa 20 000 Einwohner mußten anderswo untergebracht und an 1000 Häuser expropriiert werden. Durch dieses großartige Unternehmen wurde die Stadt mit ihrer ganzen Bevölkerung und ihren sämtlichen Verkehrsanlagen in das Zollinland mit eingeschlossen, ohne daß aber die freie Bewegung des Schiffsverkehrs und des großen Warenhandels dadurch preisgegeben worden ist. Auch für die Lagerung und gewerbliche Verarbeitung der dem Ausland entstammenden Rohmaterialien wurde im Freibezirk genügender Raum vorgesehen, so daß auch fernerhin die Exportindustrie ohne jede Zollkontrolle ermöglicht ist. Der Zollkanal und schwimmende Schranken im Elbstrom grenzen das Freihafengebiet gegen die Stadt hin ab; es erstreckt sich 5 Kilometer in die Länge und 2 Kilometer in die Breite und umfaßt etwa 300 Hektar Wasserfläche und 700 Hektar Land.

Und schon wieder sind abermals große Erweiterungen der Hafenanlagen Hamburgs ins Auge gefaßt worden, welche bereits die Genehmigung der maßgebenden Behörden erlangt haben und wohl in den nächsten Jahren der Verwirklichung entgegensehen werden. Das kann uns aber bei dem enormen Aufschwung, den Hamburgs Handel während der jüngstverflossenen Jahre genommen hat, nicht wundern. Einige Zahlen mögen das belegen:

Im Jahre 1897 sind — nach den Aufzeichnungen des statistischen Büreaus in Hamburg — im dortigen Hafen eingelaufen:

11 173 Seeschiffe mit insgesamt 6 708 070 Registertonnen Rauminhalt. Davon waren 3336 Segler mit 672 374 Registertonnen und 7837 Dampfer mit 6 035 696 Registertonnen.

Aus dem Hamburger Hafen sind während derselben Zeit ausgelaufen:

11 293 Seeschiffe mit 6 851 987 Registertonnen, und zwar 3367 Segler mit 698 303 Registertonnen und 7926 Dampfer mit 6 153 684 Registertonnen.

Nach der vom Deutschen Reich herausgegebenen Statistik wies Hamburgs Seeverkehr im Jahre 1898 insgesamt folgende Zahlen auf — (die angekommenen und abgegangenen Schiffe zusammengezählt, und davon die Hälfte):

11 163 Schiffe mit 7 273 778 Registertonnen (netto).

In den zum Gebiet der freien Hansestadt Hamburg gehörigen Häfen waren am 1. Januar 1897 beheimatet:

Segler	430	mit 205 842	Registertonn. br.
Dampfer	388	„ 764 146	„ „
Summa	818 Schiffe	mit 969 988	Registertonn. br.

Davon gehören dem Hamburger Hafen besonders:

Segler	275	mit 200 276	Registertonn. br.
Dampfer	387	„ 763 923	„ „
Summa	662 Schiffe	mit 964 199	Registertonn. br.

Abb. 120. Rathaus in Oldenburg.

Im Jahre 1900 beſitzt Hamburg 690 Schiffe mit 767168 Regiſtertonnen netto, davon 392 Dampfſchiffe mit 542200 Regiſtertonnen.

Hamburg hat die größte Segelflotte Deutſchlands, ſowohl was die Zahl, als auch was den Rauminhalt der Schiffe betrifft, und ebenſo iſt ſeine Dampferflotte derjenigen der übrigen deutſchen Seehäfen weit voran, indem ſie mehr als die Hälfte des geſamten Dampferraumgehalts aller deutſchen Küſtenſtaaten ihr eigen nennt. Im Jahre 1897 zählte Hamburg ſieben Schiffe von mehr als 6000 Regiſtertonnen zu ſeinem Flottenbeſtand. Innerhalb der letzten 50 Jahre hat ſich der Schiffsbeſtand Hamburgs an Zahl der Schiffe faſt auf das Dreifache und an Raumgehalt der Schiffe faſt auf das Fünfzehnfache vermehrt.

Einige wenige Angaben über die Größe der deutſchen Kauffarteiflotte überhaupt, mögen hier wohl am Platze ſein. Dieſelbe nimmt unter den Handelsflotten der Erde jetzt den zweiten Platz ein und dürfte etwa 750 Millionen Mark Wert beſitzen. Die Reichsſtatiſtik vom 1. Januar 1897 ergibt an regiſtrierten Fahrzeugen von mehr als 50 Kubikmeter Bruttoraumgehalt:

3678 Schiffe mit einem Geſamtraumgehalt von 2059948 Regiſtertonnen brutto und 1487577 Regiſtertonnen netto.

Davon waren:

2552 Segler mit 632030 Regiſtertonnen brutto und 1126 Dampfer mit 1427918 Regiſtertonnen brutto.

Der Löwenanteil dieſer Flotte fällt, wie wir weiter oben ſchon geſehen haben, Hamburg zu. Ein Vergleich dieſes ſeines Schiffsbeſtandes mit demjenigen der in dieſer Beziehung drei nächſtfolgenden deutſchen Seehäfen iſt von großem Intereſſe:

Hafen	Segelſchiffe	Rauminhalt, Reg.-Tonnen, brutto	Dampfſchiffe	Rauminhalt, Reg.-Tonnen, brutto	Schiffe insgeſamt	Rauminhalt, insgeſamt Reg.-Tonnen, brutto
Hamburg	275	200276	387	763983	662	964259
Bremen	177	161845	170	334668	347	496513
Bremerhaven	30	37036	48	34404	78	71440
Flensburg	8	1432	61	57572	69	59004

Im Jahre 1897 betrug das Gewicht der Geſamteinfuhr im Hamburger Hafen 122598236 Doppelcentner und dasjenige

Abb. 121. Der Stau in Oldenburg

Abb. 122. Die Lambertikirche in Oldenburg.

der Gesamtausfuhr 79 451 087 Doppelcentner. Die Gesamteinfuhr und -Ausfuhr betrugen also 202 043 323 Doppelcentner.

1851 hatte sie 15 279 249 Doppelcentner betragen, sie hat sich demnach seit dieser Zeit um das Dreizehnfache vermehrt.

Der Wert der Gesamteinfuhr im Hamburger Hafen war im Jahre 1897 = 3 026 582 308 Mark, und zwar verteilte sich derselbe auf die Hauptwarengruppen, wie folgt:

Verzehrungsgegenstände	36,4 %
Bau- und Brennmaterial . . .	2,0 „
Rohstoffe und Halbfabrikate . .	52,0 „
Manufakturwaren	3,4 „
Kunst- und Industriegegenstände .	6,2 „
	100 %

Der Wert der Gesamtausfuhr war = 2 693 445 570 Mark, der Gesamtwert der Ein- und Ausfuhr zusammen betrug 1897 im Hamburger Hafen also:

5 720 027 878 Mark,

gegen 920 166 156 Mark im Jahre 1851, so daß sich derselbe seither also versechsfacht hat.

Wichtige Handelsartikel sind Kaffee, Zucker, Spiritus, Farbstoffe, Wein, Eisen, Getreide, Butter, Häute, Galanteriewaren, letztere fünf besonders in der Ausfuhr, und Kohlen (1897 Einfuhr von etwa 21,5 Millionen Doppelcentner von England und 9,7 Millionen Doppelcentner deutsche Kohlen). Von den bedeutenderen Industriezweigen Hamburgs selbst nennen wir Dampfzuckersiedereien, Wachsbleichen, Cigarren- und Tabakfabriken, Chemikalien, Lederwaren, Maschinen, Stöcke, Musikinstrumente, Schiffsbau (Blohm und Voß, Reiherstiegwerft) und die dazu gehörigen Gegenstände wie Ankertaue, Seile, Segeltuch, Anker u. s. f., Branntweinbrennereien, Eisengießereien, Maschinenfabriken, Manufakturen für Kautschuk- und Guttaperchawaren, Seifen- und Leimsiedereien, Konservenfabriken u. s. f.

Weltberühmt sind Hamburgs Reedereien, in erster Linie die über eine Gesamttonnage von 541 083 Registertonnen brutto verfügende im Jahre 1847 gegründete Hamburg-Amerikanische-Packetfahrt-Aktien-Gesellschaft, die größte Reederei der Erde. Weitere Schiffe von 116 300 Register-

tonnen Rauminhalt hat die Gesellschaft z. B. im Bau. Vergessen wollen wir hier nicht die den Schiffsverkehr zwischen Hamburg und verschiedenen Küsten- und Inselorten vermittelnde Nordseelinie, deren bequem und luxuriös eingerichtete Dampfer für die Reisenden in die Nordseebäder besonders in Betracht kommen (Abb. 59).

Daß Hamburg einer der wichtigsten Auswanderungshäfen Deutschlands ist, das ist ja bekannt, und wenn in den letzten Jahren die Auswanderung aus Deutschland auch erheblich zurückgegangen ist, so dürfte das bei der jährlichen Bevölkerungsvermehrung im Reiche doch nicht lange anhalten, und ein Wiederanwachsen des Auswanderungstriebes wird wohl bald wieder bemerkbar werden.

Der Freistaat Hamburg wird regiert vom Senat und der Bürgerschaft als gesetzgebenden Faktoren, und vom Senat als der vollziehenden Gewalt. Die Verwaltung geschieht durch die sogenannten Deputationen oder Kollegien, deren jede von einem Senator geleitet wird; die Militärhoheit übt Preußen aus. Die vorwiegende Konfession ist die protestantische, etwa 24000 Seelen der Bevölkerung bekennen sich zur römisch-katholischen Kirche, und ungefähr 18000 gehören der israelitischen Religion an. Der Rest verteilt sich auf andere Glaubensgemeinschaften. Durch ein Oberlandesgericht, ein Landgericht und verschiedene Amtsgerichte ist für die Rechtspflege gesorgt, sehr gut ist das Unterrichtswesen eingerichtet. Hervorragend ist die Rolle, die Hamburg in der Entwickelung der deutschen Litteratur und Kunst gespielt hat. Wem fielen da nicht die Namen Schröder, Lessing, Klopstock, Matthias Claudius, die Neuberin und noch andere mehr ein?

Auch Heinrich Heine gehört so etwas zu Hamburg, wenn er auch sonst nicht recht gut auf die alte Hansestadt zu sprechen war.

Ihr Wolken droben, nehmt mich mit,
Gleichviel nach welchem fernen Ort!
Nach Lappland oder Afrika,
Und sei's nach Pommern — fort! nur fort!

singt er einmal in jungen Tagen, von der Sehnsucht ergriffen, aus dieser Stadt „des faulen Schellfischseelendufts“ herauszukommen.

Vor mehr als zweihundert Jahren fand die erste deutsche Opernbühne ihr Heim in Hamburg, und der Sinn für das Musikdrama und das Singspiel hat sich in seinen Mauern seither nicht vermindert. Manches Meisterwerk dieser Gattung, das nachher seinen Triumphzug durch die weite Welt gehalten hat, erblickte hier zuerst das Licht der Lampen; wir erinnern nur an Flotows Alessandro Stradella, dessen erste Aufführung am Weihnachtstage 1844 in Hamburgs Theater erfolgte, und an den am 15. April 1845 hier begonnenen Siegeslauf von Lortzings Undine.

Hamburgs Bevölkerung ist äußerst intelligent und besitzt einen ausgesprochenen Zug für die praktischen Seiten des Lebens, ohne daß aber das Geistige nicht auch seine Rechnung dabei fände. Diese praktische Veranlagung, verbunden mit einem hohen Maße von Energie bildet einen der bezeichnendsten Charakterzüge des Hamburger Kaufmanns. Rasch und bestimmt wird alles abgewickelt, denn Zeit ist Geld. Dabei zeigt der wohlhabende Hamburger eine ausgeprägte Vorliebe für ein wohlgepflegtes Äußeres und schätzt die Genauigkeit und Pünktlichkeit nicht nur im geschäftlichen, sondern auch ebensosehr im gesellschaftlichen Leben. Letzteres ist in vielen Dingen nach englischem Muster zugeschnitten.

Harte und herbe Urteile sind bisweilen über die Hamburger gefällt worden, Pfeffer- und Kaffeesäcke hat man sie gescholten, indem man ihnen dabei jede tiefergehende Neigung für des Lebens idealere Güter von vornherein absprach. Aber das ist alles nicht wahr. Hochentwickelter Gemeinsinn, gepaart mit einem großen Wohlthätigkeitstrieb, gehört mit zu den allerbesten Eigenschaften des Hamburger Bürgers. Nicht nur die zahlreichen Anstalten und milden Stiftungen für Waisen, Arme, Kranke und die von den Schlägen des Schicksals hart Betroffenen zeugen öffentlich für diesen Hang des Hamburgers zum Wohlthun, sondern in noch viel höherem Maße ist das mit jenen thätlichen Äußerungen der Nächstenliebe der Fall, von denen die Allgemeinheit nur wenig bemerkt, und die zu jener Art von Handlungen gehören, welche die linke Hand nicht wissen lassen, was die rechte thut.

Hamburgs Gründung fällt in Karls des Großen Zeit, welcher hier eine Kirche und eine Burg errichtete. Unter Ludwig dem

Frommen wurde der Ort der Sitz eines nordischen Metropolilen, den zuerst der berühmte Mönch von Corvey, Ansgar, der Apostel des Nordens, innegehabt hat. Von hier aus nahm das Christenlum seinen Weg in die mitternächtigen Länder. Unter den holsteinischen Grafen wuchs Hamburgs Bedeutung, die nach Bardowieks Zerstörung durch Heinrich den Löwen noch mehr zunahm. Schon um 1255 besaß die Stadt ein eigenes Stadtrecht, seit 1255 die Münzgerechtigkeit, und im vierzehnten und fünfzehnten Jahrhundert sehen wir sie als ein

Abb. 123. Wilhelmshaven. Kriegshafen und Hauptschleuse.
(Nach einer Photographie von Römmler & Jonas in Dresden.)

starkes Glied des mächtigen Hansabundes, an dessen wichtigen Unternehmungen sie tebhaften Anteil genommen hat. Seine sich immer vergrößernde Getdmacht und seine kluge Potitik gewannen Hamburg den Schutz des deutschen Reiches, und neben der einsichtigen Benutzung von Handelsvorteilen aller Art, wetche Örtlichkeit und die Verhättnisse darboten, dachte seine strebsame Bürgerschaft, besonders seit dem fünfzehnten Jahrhundert an den Ausbau ihres Staatsorganismus.

Kaiser Maximilian nahm die Stadt um 1510 in die Reihe der Reichsstädte auf, nachdem sie bereits seit 1470 zum Reichstage berufen worden war. Günstig beeinflußt wurde die Entwickelung Hamburgs durch die Entdeckung Amerikas und des Seewegs nach Ostindien. Dagegen hatte es durch die jahrhunderlelang fortgesetzten Angriffe Dänemarks, des Erben der schauenburgischen Hoheitsrechle, auf ihre städtische Selbständigkeit nicht wenig zu leiden. Erst im Vergteich von 1768 wurde die Unabhängigkeit Hamburgs vom Gesamthause Hotstein dauernd festgestellt. Fast gar nichl berührt wurde die Stadt von den Schrecken des dreißigjährigen Krieges trotz des vielfachen Vorbeiziehens von allerhand Kriegsvölkern in der Nähe ihrer Mauern. Doch geriet Hamburg über den Zoll mit Christian IV. in Streitigkeiten, die zu einem Kampf zwischen hamburgischen und dänischen Schiffen auf der Etbe führten, jedoch 1643 durch Entrichtung einer Abfindungssumme an Dänemark zum Abschluß gebrachl wurden. Als nun am Ende des siebzehnten Jahrhunderts viele Ftüchttinge aus Frankreich sich in der Stadt ansiedellen und Großhandet betrieben, erhöhte sich der blühende Zustand von Handel und Schiffsahrt immer mehr, und neue kommerzielle Verbindungen kamen zu stande. Allertei

Mißhelligkeiten und Zwietracht zwiſchen dem Rat und der Bürgerſchaft, dann ferner noch Fehden und Streit mit dem Herzog von Braunſchweig-Lüneburg, mit den däniſchen Königen und noch anderen mehr hatten eine Zeit des Rückganges zur Folge, die jedoch mit dem zwiſchen Holſtein und Hamburg zu Gottorp am 27. Mai 1768 abgeſchloſſenen Vertrage einer neuen Periode des Aufſchwungs weichen mußte. Hamburg erhielt unbeſchränkte Handelsfreiheit, König Chriſtian VII. von Dänemark erkannte deſſen Reichsunmittelbarkeit an, die Grenzſtreitigkeiten hörten auf, und ſo konnte der Schluß des achtzehnten Jahrhunderts noch eine große Anzahl zweckmäßiger Anordnungen und Einrichtungen zur gedeihlichen Fortbildung des Handels und der Erwerbszweige regiſtrieren. Die politiſchen Stürme und Umwälzungen, denen in den letzten Jahren des achtzehnten und in den erſten des neunzehnten Säculums Europa zum Opfer fiel, haben auch für Hamburg allerlei böſe Zeiten mitgebracht. Erſt zog der Landgraf Karl von Heſſen mit den Dänen in ſeine Mauern ein, dann kam der Marſchall Mortier mit ſeinen Franzoſen, und am 18. Dezember 1810 verleibte ein Napoleoniſches Dekret die deutſche Hanſeſtadt dem franzöſiſchen Reiche ein. Unberechenbare Nachteile und Zerrüttungen erlitt in jenen Zeiten die Stadt; ſtarke Einquartierungen, Kontributionen, die Blockierung der Elbe durch die Engländer und noch anderes Elend mehr ließen Handel und Wohlſtand immer tiefer ſinken. So ging das bis zum März 1813; da ſchien es, als ob die Zeit des Unglücks vorbei wäre. Die Franzoſen zogen ab, Tettenborn rückte ein, der Senat nahm die Regierung der Stadt wieder in ſeine Hände. Aber die Stunde der Erlöſung hatte noch nicht geſchlagen. Am 30. Mai mußte der ruſſiſche General Hamburg wieder räumen, und die Franzoſen ſchlugen abermals ihr Quartier darin auf. Hamburg wurde außer dem Geſetze erklärt, mußte 48 Millionen Franken Strafgelder zahlen und unter Vandamme und Davouſt ſchwere Unbill erdulden. Napoleons Fall machte

Abb. 124. Das Rathaus in Wilhelmshaven.
(Nach einer Photographie von Römmler & Jonas in Dresden.)

auch dieſen böſen Tagen ein Ende, am 25. April 1814 hatten ſeine Truppen Hamburg geräumt, und unter großem Jubel der Einwohner zog Graf Bennigſen in die befreite Stadt ein.

Nimmer ruhender Fleiß und raſtloſe Thätigkeit verwiſchten binnen wenigen Jahrzehnten nicht nur alle Spuren, welche die Fremdherrſchaft des Korſen in der Hanſeſtadt hinterlaſſen hatten, ſondern hoben deren Wohlſtand auf eine bisher noch nicht dageweſene Höhe empor. Dank dieſer zähen und trotz alles Mißgeſchickes immer wieder üppigere Blüten treibenden Energie und Lebenskraft vermochte Hamburg auch das ſchreckensvolle Ereignis des großen Brandes überwinden, der am 5. Mai 1842 ausbrach und innerhalb einiger Tage den fünften Teils ihres Weichbildes verzehrte. Aber ſchon drei Jahre nachher waren die abgebrannten Stadtteile dem Phönix gleich deſto ſchöner aus der Aſche erſtanden. Welchen ungeahnten Aufſchwung Hamburgs Handel in den jüngſtverfloſſenen 50 Jahren genommen hat, das haben wir ſchon weiter oben geſehen.

Abb. 125. Denkmal Kaiſer Wilhelms I. in Wilhelmshaven.
(Nach einer Photographie von Römmler & Jonas in Dresden.)

Die Stadt Hamburg ſelbſt mit ihren ehemaligen 15 Vororten (Rotherbaum, Haveſtehude, Eimsbüttel, Eppendorf, Borgfelde, Hamm, Hohenfelde u. ſ. f.) zählt in der Gegenwart 668000 Einwohner. Der Fremde, welcher die Stadt beſichtigen will, wird ſeine Schritte wohl zuerſt zu den Hafenanlagen lenken, die ſich etwa 8000 Meter weit auf beiden Ufern der Elbe bis nach Altona hin erſtrecken. Hunderte von großen und kleinen Schiffen faſt aller ſeefahrenden Nationen liegen dort, und ihre ſo verſchiedenfarbigen Flaggen und Wimpel bringen einen gar bunten Ton in das großartige Bild. In neueſter Zeit ſind von verſchiedenen Unternehmern eigene Hafenrundfahrten für die auswärtigen Beſucher ins Leben gerufen worden, welche Gelegenheit bieten, unter fachkundiger Führung nicht nur das großartige Leben und Treiben im Hafen ſelbſt in den Hauptſachen kennen zu lernen, ſondern auch einen der großen transatlantiſchen Dampfer eingehend in Augenſchein zu nehmen. Auch ein Beſuch des gewaltigen am Kaiſerquai erbauten Staatsſpeichers mit ſeinen ingeniöſen Einrichtungen und des 32 Meter hohen Rieſenkrans ſollte nicht verſäumt werden. Auf luftiger Höhe über dem Hafen erhebt ſich das Seemannshaus, ein Aſyl für alte und kranke Seeleute und ein Unterkommen für beſchäftigungsloſe Männer dieſes Berufes, und nicht weit davon iſt auf einer ſchönen Terraſſe die deutſche Seewarte erbaut, ein Inſtitut der deutſchen Kriegsmarine (Abb. 60). Es werden dort die meteorologiſchen Tagebücher und die nautiſchen Berichte über Seehäfen und dergleichen Dinge aller deutſchen Kriegs-

schiffe und der größten Zahl deutscher Handelsschiffe, die freiwillige Mitarbeiter sind, gesammelt und zu großen maritim-meteorologischen Segelhandbüchern für die großen Weltmeere verarbeitet, und auch sonst besondere meteorologische Arbeiten von weittragender wissenschaftlicher Bedeutung, die Wetterkarten, welche auch in den bedeutendsten Tagesblättern Veröffentlichung finden, und dergleichen mehr veröffentlicht. Dann besorgt die Seewarte den für die Schiffahrt so äußerst wichtigen Sturmwarnungs- und Wetterungsdienst.

Durch allerlei alte und teilweise recht enge Straßen und Gassen, welchen weder die Wohlgerüche des Morgenlandes noch die Reinlichkeit holländischer Ansiedelungen zu eigen sind, gelangen wir zu der St. Michaelis-Kirche mit ihrem 132 Meter hohen Turm, einem Meisterwerk des bekannten Architekten Sonnin, der sie 1762—1786 erbaute, nachdem ein Blitzstrahl 1750 ihre Vorgängerin, die St. Salvator-Kirche, eingeäschert hatte. Von hier ziehen wir über den Zeughausmarkt zum Millernthor, und an Hornhardts Konzerthaus vorbei nach St. Pauli. Der Spielbudenplatz mit seinen verschiedensten Lockungen für die nach langer Seefahrt wieder festen Bodenbetretenden Seeleute, mit seinen Wachsfigurenkabinetten, seinen Tingel-Tangeln, Theatern, Tanzlokalen, Menagerien und solchen Dingen mehr vermag uns nicht lange zu fesseln. Wir besteigen die elektrische Ringbahn, die uns auf breiter Straße, zur linken Hand das weite Heiligengeistfeld, zur rechten schöne Anlagen an der Stelle der ehemaligen Wälle, die schon mehrfach als Ausstellungsplatz gedient haben, — so 1897 bei Anlaß der hervorragend schön gelungenen Gartenbauausstellung — rasch zum Holstenthore bringt. Hier erheben sich die neuen und weitläufigen Justizgebäude und das Untersuchungsgefängnis, die wir zur Rechten liegen lassen, um am botanischen Garten und den alten Begräbnisplätzen vorbei den Eingang zum zoologischen Garten zu erreichen, der seinesgleichen in Deutschland sucht, und zwar nicht nur wegen der Reichhaltigkeit seiner vierfüßigen, fliegenden und kriechenden oder schwimmenden Bewohner, sondern auch wegen seiner ganz wundervollen landschaftlichen Anlage. Eine prächtige Aussicht auf den Garten selbst, dann aber auf die Riesenstadt und ihre Umgebung gewährt die auf einem Hügel belegene Eulenburg. Das Aquarium, das lehrreiche Einblicke in die marine Tierwelt und in die Fauna des Süßwassers thun läßt, ist ein besonderes Schaustück.

Durch das Dammthor betreten wir die innere Stadt. Zunächst fesseln am Stephansplatz der große Renaissancebau der kaiserlichen Post- und Telegraphenverwaltung und das architektonisch nicht besonders hervorragende, aber geräumige und durch seine künstlerischen Leistungen bedeutende Stadttheater unsere Blicke, dann nimmt am Gänsemarkt Lessings Bronzebild, von Schaper modelliert, unsere Aufmerksamkeit in Anspruch. Der Dichter der Minna von Barnhelm ist auf hohem Granitsockel sitzend dargestellt: an letzterem sind die Medaillons von Eckhof und Reimarus angebracht.

Nun sind wir bis zur Binnenalster vorgedrungen. Das von Dampfschiffen, Segel- und Ruderbooten und Frachtschiffen belebte Wasserbecken, auf dem sich Schwäne und andere Wasservögel tummeln, bietet vollends vom Jungfernstieg aus gesehen, ein ganz besonders anziehendes Bild. Ein Rundgang um dasselbe lohnt der Mühe. Da ist der neuerdings verbreiterte Jungfernstieg selbst, mit einer Reihe von großartigen Baulichkeiten (Hamburger Hof, Filiale der Dresdener Bank), dann der Alsterdamm mit seiner stattlichen Häuserreihe. Bald stehen wir auf dem parkartig angelegten Platze vor der Kunsthalle und betrachten uns die von Blumenteppichen umgebene Lippeltsche Statue Schillers. Der im Stil italienischer Frührenaissance aufgeführte Ziegelbau der Kunsthalle steht offen und ladet zu einer eingehenden Besichtigung seiner zahlreichen Gemälde und plastischen Kunstwerke ein (Abb. 61—70).

Auf den in der Gegenwart schön angepflanzten ehemaligen Umwallungen spazieren wir zur Lombardsbrücke. Weit schweift von hier der Blick über die glänzende Fläche der Außenalster hin, deren grüne Ufer dicht besetzt sind von Villen, Gärten-, Baum- und Parkanlagen. An der linken Alsterseite erheben sich die Stadtteile St. Georg und die langgedehnte Uhlenhorst, während die Dächer von Winterhude und von Eppendorf dieses herrlichste aller deutschen Städtebilder im äußersten Hintergrunde abschließen. Auf dem anderen Ufer wird das Wasserbecken von den

nicht selten schloßartig gebauten Häusern von Harvestehude und des Rabenstraßenviertels umsäumt. Hier steigt das Gelände allmählich an, während das linke Ufer flach ist, so daß beide Seiten des zur See erweiterten Flusses landschaftlich starke Kontraste bilden. Am Harvestehuder Weg wohnt das „reiche" Hamburg, und dieses Wort will etwas heißen. Durch die Rabenstraße und den Mittelweg führt uns der Weg an das Alsterglacis und zurück auf die alten Umwallungen. Zur Zeit, als Hamburg noch eine Festung war, lagen jenseits derselben am Flusse einige Vergnügungsörter, wo man sich an den Genüssen der Tafel und des Tanzes ergötzen konnte oder unter den Klängen von Musik und Gesang auf der Alster umher gondelte. Ein deutscher Dichter aus jenen fernen Tagen, Friedrich von Hagedorn, hat uns ein Lied davon gesungen.

An der Esplanade hat Hamburg seinen im Kriege von 1870—1871 gefallenen Söhnen durch den berühmten Bildhauer Schilling ein schönes Denkmal errichten lassen. Zwei der Hauptverkehrsadern Hamburgs zweigen sich vom Jungfernstieg ab, die Große Bleichen und der Neue Wall. Großartige Läden mit reichbesetzten Auslagen hinter den hohen Spiegelglasfenstern bieten hier die verschiedensten Erzeugnisse der Kunst und Industrie zum Kaufe an.

Nahebei, am Adolphsplatze, erhebt sich die schon vor 60 Jahren erbaute, seitdem aber mehrfach vergrößerte und verschönerte Börse. Wenn man den Elbstrom die Pulsader von Hamburgs Leben und Weben genannt hat, so verdient die Börse dagegen die Bezeichnung vom Herzen seines Handels. Hier ist zwischen $^1/_2$2 und $^1/_2$3 Uhr die kommerzielle Welt Hamburgs versammelt, um ihre Geschäfte abzuschließen und abzuwickeln und jeden Tag viele Millionen umzusetzen. Nebendran, auf dem Rathausmarkte, befindet sich dann das politische Centrum des Freistaates, sein Rathaus. Dieser imponierende und gewaltige Renaissancebau, aus Sandstein aufgeführt, ist für das beim großen Brande von 1842 untergegangene alte Rathaus in den Jahren 1886—1897 erbaut worden. Zahlreiche Bildwerke und Wappen aus Stein und Erz schmücken sein Äußeres.

Die alte Domkirche Hamburgs, sein ältestes Gotteshaus, existiert nicht mehr.

Abb. 126. Rathaus in Leer, vom Hafen gesehen.
(Nach einer Photographie von Römmler & Jonas in Dresden.)

Im Verlaufe der Zeit wurde es baufällig und kam 1805 zum Abbruch. Seine Stelle als städtische Hauptkirche hat nunmehr St. Nikolai eingenommen, die nach dem Brande von 1842 im gotischen Stil des dreizehnten Jahrhunderts neu erstanden ist, und deren 147 Meter hohe Turm, eins der Wahrzeichen Hamburgs, zu den höchsten Bauten Europas gehört. Auch die schon um 1195 urkundlich erwähnte Petrikirche wurde bei der Brandkatastrophe ein Raub der Flammen und stammt in ihrer heutigen Gestalt erst aus dem Jahre 1849. Dagegen hat das Feuer St. Katharinen verschont; durch einige alte Gemälde in ihren Hallen, darunter ein schönes Altarblatt, ist ihre Besichtigung nicht ohne Interesse. Reichhaltige Sammlungen zoologischer, geologischer, mineralogischer und ethnographischer Natur birgt das am Steinwall neuerbaute naturhistorische Museum. Es verfügt dasselbe nicht nur über verhältnismäßig große Mittel, sondern die Munificenz der Hamburger Kaufherren und Privatleute hat auch viel zu seiner Bereicherung beigetragen. Im ehemaligen Realschulgebäude beim Lübeckerthor ist die botanische Sammlung aufgestellt, deren kolonialer Teil nicht genug gerühmt werden kann. Kein Besucher Hamburgs möge aber versäumen, dem Museum für Kunst und Gewerbe in St. Georg einige Stunden aufmerksamer Betrachtung zu schenken, das nächst seiner Schwesteranstalt in Berlin wohl das beste seiner Art im Reiche ist. Die herrlichen Fayencen und wundervollen geschnitzten alten Schränke und Truhen aus den niederdeutschen und holländischen Gebieten sind das Entzücken aller Kenner.

Zu den besichtigungswerten Dingen der Hansestadt gehören noch das große Musterkrankenhaus von Eppendorf, ganz am Ende der Außenalster, und die großartigen Friedhofsanlagen von Ohlsdorf, wo das still gewordene Hamburg von dieses Lebens Hast und Kampf ausruht. Dann werden Fachleute die Stadt nicht verlassen, ohne noch einen Blick auf die großen Sandfiltrationen auf der Elbinsel Kaltehofe bei Billwerder geworfen zu haben, welche das von der Wasserleitung Hamburgs gebrauchte Stromwasser reinigen und genießbar machen. Diese Werke wurden 1893 nach der großen Choleraheimsuchung angelegt.

Ein Zeitaufwand von nur wenig Stunden genügt, um die in nordöstlicher Richtung gelegene, holsteinische Stadt Wandsbek an der Wanse kennen zu lassen. Der 21 700 Einwohner zählende Ort ist durch eine elektrische und die Bahnlinie nach Lübeck leicht zu erreichen und bot den Bankerottierern früher eine Freistatt dar, ein Umstand, welcher dem Ruf des Städtchens begreiflicherweise nicht wenig geschadet hat. Friedrich V. von Dänemark hob im Jahre 1754 aber dieses sonderbare Privilegium auf. Auf dem Friedhof Wandsbeks ist Matthias Claudius begraben, und im nahen Gehölz hat die Stadt dem Wandsbeker Boten ein einfaches, aber stimmungsvolles Denkmal gesetzt (Abb. 71).

Südlich von Hamburg ist Bergedorf, ebenfalls ein freundliches Städtchen am Ufer der Bille. Es besitzt ein von schönen Gärten umgebenes altes Schloß, das in der Vergangenheit eine Rolle gespielt hat. Der Weg dorthin zieht an den bekannten Anstalten des „Rauhen Hauses“ vorbei. Der Marschdistrikt zwischen Elbe und Bille, aus den vier reichen Kirchspielen Neuengamme, Altengamme, Kurslack und Kirchwerder, außerdem noch aus der Ortschaft Geesthacht bestehend, führt den Namen „Vierlande“; derselbe ist vortrefflich angebaut und von größter Fruchtbarkeit. Es ist Hamburgs Obst- und Gemüsegarten. Die Vierländer zeichnen sich durch ihre Obst-, Erdbeeren-, Gemüsekultur und Blumenzucht aus, die Reinlichkeit ihrer Behausungen ist sprichwörtlich geworden. Originell ist die Frauentracht in den Vierlanden, eigentümlich sind dort Sprache und Sitten (Abb. 72—77). Auch des reizend gelegenen Kurortes Reinbeck an der Bille mit seinen vielen Villen und Sommerhäusern und des nicht minder freundlich gelegenen Aumühle sei hier gedacht, sowie des nahen Friedrichsruh, wo unweit von seinem einfachen Schlosse, das die Zuflucht seiner letzten Lebensjahre war, der Alte vom Sachsenwalde in einem zwar äußerlich schmucklosen, aber würdigen Mausoleum zur Ruhe gebettet worden ist (Abb. 78—81).

St. Pauli verbindet Hamburg mit dem diesen gegenüber verhältnismäßig jungen Altona, dessen Name urkundlich erst um 1547 Erwähnung gethan wird.

Altona ist Schleswig-Holsteins größte Stadt, zählt 156 800 Einwohner und liegt

auf einem Höhenzuge, der ziemtich ſchroff gegen die Elbe hin abfällt, ſo daß die zum Hafen führenden Straßen abſchüſſig ſind. Es beſitzt eine in den letzten Jahren ſich immer mehr ausbreitende Handelsthätigkeit, beſonders im Export mit Nordamerika, und hat in neuerer Zeit Anſtrengungen gemacht, um ſich in der Hochſeefiſcherei einen achtunggebietenden Ptatz zu erobern, den es in früheren Jahren ſchon einmat inne gehabt hatte. Sein Fiſchmarkt iſt beträchttich; im Jahre 1898 erzietten die in Attona abgehaltenen Fiſchauktionen einen Umſatz von 1993632 Reichsmark. Daneben blühen

Abb. 127. Emden, vom Hafen geſehen.

in der Stadt allertei induſtrielle Unternehmungen.

In architektoniſcher Beziehung bietet die Stadt Altona nicht viel. Ihre Hauptſtraße iſt die Palmaille, eine mit ſchönen Linden bepflanzte Verkehrsader, in der das eherne Standbitd des früheren däniſchen Oberpräſidenten Grafen Konrad von Blücher ſteht. Ihm dankt die Stadt ihre Errettung von dem Schickſate, zur Franzoſenzeit in Brand geſetzt zu werden. In der Königſtraße putſiert das gewerbtiche Leben. Hier befindet ſich auch das hübſche Stadttheater und eine vom Bildhauer Brütt geſchaffene Statue des Fürſten Bismarck (Abb. 82—84).

Die ſich an die Hamburger anſchließenden Hafenantagen Attonas ſind gut und zweckmäßig eingerichtet, haben geräumige, mit Lagerſchuppen verſehene Kaibauten, ſtarke Kräne neueſter Konſtruktion und ſtehen durch ein Schienennetz mit der Eiſenbahn in Verbindung. 1894 ſind 938 Seeſchiffe aus dem Altonaer Hafen ausgelaufen und 677 darin angekommen. Die von überſeeiſchen Ländern in gleichem Jahre eingeführten Waren beſaßen ungefähr 29000 Mark an Wert, die ſeewärts ausgeführten 11000000 Mark.

Im Vertaufe ihrer Entwicketung hat die Stadt Altona nicht minder viete Kriſen durchzumachen gehabt, ats ihre Nachbarſtadt Hamburg. Zu den ſchtimmſten Ereigniſſen, welche in ihren Annalen verzeichnet ſtehen, dürften die Brandlegung der Stadt gehören, mit wetcher ſie Steenbock am 9.—11. Januar 1713 wegen des durch die Dänen verurſachten Braudes von Stade und einer nichtbezahtten Kriegskontribution beſtraft hat. 1546 Wohnungen wurden durch Hineinwerfen von Pechkränzen und Brandfacketn ein Raub der Flammen, und nur 693 Häuſer btieben vom Feuer verſchont.

Trotzdem btühte aber Altona im achtzehnten Jahrhundert raſch empor, der Handel hob ſich zuſehends, beſonders ats ihm der in

Abb. 128. Am Delft in Emden.

Nordamerika entbrannte Krieg neue Bahnen eröffnete. Während der Zeit der Kontinentalsperre stockten die Geschäfte aber wieder, der Wohlstand verschwand, und Altona wurde eine recht stille Stadt, bis sie in den letzten 40—50 Jahren, unter Preußens Oberhoheit, einen erneuten Aufschwung genommen hat. Im Jahre 1835 zählte sie kaum 26300 Einwohner, heute das Sechsfache dieser Zahl.

Seit dem Jahre 1889 ist Ottensen, dem ehemals der Ruhm zukam, Holsteins größtes Kirchdorf zu sein, mit Altona vereinigt. Auf seinem Friedhofe ruht unter einer alten Linde der Dichter Klopstock im gemeinsamen Grabe mit seinen beiden Frauen aus. „Saat von Gott gesäet, dem Tage der Garben zu reifen" steht auf dem Grabstein zu lesen.

Zwei Wege stehen uns offen, um von Hamburg-Altona an die See zu gelangen. Der eine führt uns aufs Dampfboot, das uns in etwa $3^1/_2$—$4^1/_2$ Stunden nach Cuxhaven bringt, der andere ist die Eisenbahnlinie, welche über Harburg und Stade an der linken Elbseite das gleiche Ziel erreichen läßt. Wir bestiegen einen der recht bequem eingerichteten Dampfer der Nordseelinie, der alsbald die Landungsbrücke von St. Pauli verläßt und seinen Bug elbabwärts wendet. Das rechte Stromufer ist zunächst noch von allerlei industriellen Anlagen dicht bebaut, bald aber treten diese zurück, Villen und Landhäuser mit prächtigen Parkanlagen und große Vergnügungslokale mit weiten Gärten zeigen sich im bunten Wechsel, darunter die vielbesuchten Neumühlen (Abb. 85) und Teufelsbrücke. Dann erscheint das freundliche Blankenese am Fuße des 76 Meter hohen Süllberges, eines bis an den Strom herantretenden Vorsprunges der Geest (Abb. 86 u. 87). Dem linken Ufer sind breite und flache Inseln vorgelagert, so daß dasselbe nicht besonders anziehend erscheint und von dem Alten Lande wenig zu sehen ist. Gegenüber von Nienstedten nahe bei Blankenese vereinigt sich die Süderelbe mit dem Hauptstrom. Rechts folgen bald Schulau und dann die fruchtbaren Marschen Holsteins, links bis nach Stade hin immer noch die grünen dorfbesäeten Flächen des Alten Landes, welche nordwärts von der ebengenannten Stadt in diejenigen des Landes Kehdingen und von hier noch weiter nach Norden in die Landschaft Hadeln übergehen. Bei Cuxhaven (Abb. 88 u. 89) ist die offene See beinahe schon erreicht. Nur ein kurzer Aufenthalt, schon werden die Anker wieder gelichtet, und das Schiff dampft seewärts, an Neuwerk und Scharhörn vorbei (Abb. 90 u. 91). Dann umspülen es die echten

und rechten Nordſeewellen, weit hinter uns verſchwindet allmählich das Land, und um uns herum iſt nichts mehr zu ſehen, als das wellenbewegte Meer, über uns hängen graue Wolken am Himmel. So geht es einige Zeit fort, bis plötzlich am Horizont ein kleiner dunkler Punkt auftaucht. „Helgoland in Sicht!“ ruft der Kapitän. Unter den Paſſagieren wird es lebendig, ſelbſt die armen Seekranken erheben ſich von ihrem Schmerzenslager und ſchöpfen neuen Mut. Fernſtecher und Fernrohre werden hervorgeholt, Seekarten ſtudiert, Gepäck zurechtgelegt. Mit Macht arbeitet ſich der Dampfer durch die Wogen, der Punkt wird größer und größer, raſch kommen wir ihm näher, und ebenſo raſch verwandelt er ſich auch in das rötlich ſchimmernde Felſeneiland, in deſſen Hafen wir in wenigen Minuten vor Anker gehen werden.

XII.

Helgoland.

Grön is det Lunn,
Road is de Kant,
Witt is de Sunn;
Deel is del Woapen
Dun't „hillige Lunn“.

Zwiſchen den Mündungen der Elbe und denjenigen der Weſer, unter 54° 11′ nördlicher Breite und 7° 53′ öſtlicher Länge von Greenwich, 50 Kilometer von Neuwerk, 62 von Cuxhaven und ca. 150 von Hamburg entfernt liegt Helgoland. Senkrecht bis zur Höhe von 58 Meter ſteigt dieſes jüngſte Glied deutſcher Erde aus den Fluten der Nordſee auf mit ſeinen bräunlichrot gefärbten felſigen Kanten, die das ungefähr 46 Hektare große Oberland tragen. Die Schichten der Inſel fallen von Nordweſten nach Südoſten in einem Winkel von 10—15° ein. An der Oſtſeite ſteigen die Felswände zumeiſt ſteil ab und bilden eine kahle Mauer, an der Weſtſeite jedoch zeigt die Inſel ein abwechſelungsreiches Bild der Zerklüftung, mit Buchten, Felsthoren und einzeln daſtehenden Pfeilern, welche vom Mutterfelſen losgenagt worden ſind, ſo den Mönch, den Predigerſtuhl und das Nathurn. Gegen Südoſten iſt dem Oberland das nur wenige Meter über den Meeresſpiegel erhabene, aber ſehr geſchützte Unterland vorgelagert. Helgoland iſt 0,59 Quadratkilometer groß, und geſtaltet als ein langes und ſchmales Dreieck, deſſen Spitze, das ebenerwähnte Nathurn, nach Nordweſten gerichtet iſt. Die größte Länge der Inſel mag 1600 Meter betragen, die größte Breite 500 Meter, der Umfang des

Abb. 129. Rathaus in Emden.

Abb. 130. Norden.

Obertandes etwa 3000 Meter und derjenige des Unterlandes ungefähr 900 Meter (Abb. 1 u. 92—99).

Im Osten der Inset und etwa einen halben Kilometer davon entfernt erstreckt sich die tägliche, jetzt durch weit in die See hinaus gebaute Buhnen vollkommen geschützte Düne. Ihr Untergrund besteht aus geschichteten Gesteinen (Triasformation), wird jedoch von Rollsteinen und Sanden bedeckt. Die Länge der Düne bei Ebbe mag etwa 2000 Meter groß sein, bei 300 Meter Breite. Es ist so recht der Lebensnerv Hetgolands; dort befindet sich der schöne, stets steinfreie, feste und ebene Badestrand. Die auf der Insel wohnenden Kurgäste erreichen denselben vermittetst Überfahrt in Fährbooten, wetche entweder durch Riemen und Seget vorwärts bewegt oder seit dem Jahre 1897 durch einen Dampfer geschteppt werden. Für diejenigen aber, wetchen ein Bad in der offenen See nicht zuträgtich ist, ist ein geräumiges und mögtichst vollkommenes Badehaus mit hoher tustiger Schwimmhalle, warmen Seebädern u. s. s. erbaut worden, das seinen Platz an der äußersten Südseite des Untertandes gefunden hat. Wenn stürmisches Wetter die Überfahrt zur Düne nicht gestattet, ist damit ein gewisser Ersatz für die Bäder in See gegeben. Die Düne setzt sich nach Nordwesten in riffartigen Klippenreihen fort, die bei Niedrigwasser stellenweise freiliegen, wie denn überhaupt das ganze Eiland von solchen Felsenriffen rings umgeben wird. Letztere sind zwar den nahenden Schiffen gefährtich und die Ursache zu vieten Strandungen gewesen, der Inset setbst aber bieten sie als natürtiche Wogenbrecher Schutz, indem sie den Hauptanprall der Wellen von ihr fernhatten.

Unter der Zahl der Nordseebäder figuriert Hetgotand seit dem Jahre 1823. Sein günstiges Inselklima und die reine, feuchte und warme Seeluft, deren Wärme während der Monate Juni bis September zwischen 14° und 15° C. schwankt, während die Nordsee als höchste und niedrigste Temperaturen während der Badezeit 20° und 12° C. aufweist, haben dem Eitand ats Seebad im Laufe der Jahre immer mehr Freunde verschafft, so daß der Fremdenbesuch sich stetig hob und damit Hand in Hand auch der Wohtstand der Insulaner dauernd gestiegen ist. Die Fremdenfrequenz, welche im Jahre 1890 noch 12732 Besucher aufweist, hat im Jahre 1898 schon die hohe Zahl 20669 erreicht.

Die Straßen des Ober- und Unterlandes mit ihren vom Dach bis zum Keller btitzblanken Häusern machen einen gar freundtichen Eindruck. Ihrer großen Reintichkeit und Sauberkeit wegen sind die Bewohner Hetgotands ja bekannt. Interessant und eigenartig ist das Innere der Kirche, deren Gewölbe mit den lukenartig geformten oberen Fenstern tebhaft an das Innere eines Schiffes erinnert. Auf dem Attar stehen zwei große silberne Leuchter, wetche der Gemeinde Helgotand von dem ats Oberst Gustavsson bekannten entthronten König Gustav IV. Adolph von Schweden zur Erinnerung an seinen Aufenthatt auf der Inset im Jahre 1811 verehrt worden sind.

Auf dem höchsten Teit des Oberlandes befindet sich der 1810 aufgeführte neue Leuchtturm mit weiter Rundsicht; westtich davon erbtickt man den „Pharus“, den alten Leuchtturm, wetchen die Hamburger um 1670 errichtet haben und in den ersten Zeiten durch Kerzenlicht erteuchteten. Derselbe dient in der Gegenwart nur noch als Signatstation. Bei Anlaß seiner Erbauung zeigte sich, daß die Erderhebung,

auf welcher er ſteht, ein alter Grabhügel war, der Urnen und Gebeine enthielt. Ähnliche Grabſtätten aus vorgeſchichtlicher Zeit dürften auch der Flaggenberg, der Bredberg und der Billberg geweſen ſein; vom Moderberg ſteht das unzweifelhaft feſt. Im letzteren hat man ein männliches Skelett, von zwei Gipsplatten eingeſchloſſen, gefunden, eine Bronzewaffe und zwei goldene Spiralringe.

An der Fatm, der Hauptverkehrsſtation, „dem Ausguck der Helgoländer", wie ſie genannt worden iſt, ſteht das die kaiſerliche Kommandantur beherbergende Regierungsgebäude. Die Straße ſelbſt mündet auf die das Obertand mit dem Untertand vermittelſt 188 Stufen verbindende Treppe; in der Nähe ihres Fußes befindet ſich die heilige Quelle, ein Süßwaſſerbrunnen, an welchem der Sage nach die Taufen der von Liudger bekehrten heidniſchen Bewohner des Eilands ſtattgefunden haben ſollen, wie Müllenhoff in ſeinen Sagen, Märchen und Liedern der Herzogtümer Schleswig-Holſtein und Lauenburg erzählt. Im Untertande finden wir die zwecks Erforſchung der Nordſeefauna und -Flora im Jahre 1892 vom preußiſchen Staate ins Leben gerufene biologiſche Anſtalt mit dem Nordſeemuſeum, das im alten Konverſationshauſe untergebracht iſt. Den Grundſtock des Muſeums bildet die vom Deutſchen Reiche angekaufte berühmte Gätkeſche Vogelſammlung, welche im unteren Saale aufgeſtellt iſt, während die oberen Räumlichkeiten der Veranſchaulichung der marinen Tier- und Pflanzenwelt Helgolands und der Nordſee dienen. Beſondere Berückſichtigung haben dabei die nutzbaren Seetiere, wie auch die verſchiedenen Arten ihres Fanges gefunden. Die geologiſche Beſchaffenheit der Inſel wird durch eine Sammlung von Geſteinen und Foſſilien erläutert.

Am 26. Auguſt 1841 dichtete hier auf dem Engtand unterthanen Stück deutſcher Erde Auguſt Heinrich Hoffmann, in der Litteratur Hoffmann von Fallersleben genannt, ſein berühmteſtes Lied „Deutſchtand, Deutſchland über alles, über alles in der Welt". Zur Erinnerung an dieſe That iſt ihm 50 Jahre ſpäter am Meeresſtrande Helgotands ein aus Schapers Meiſterhand hervorgegangenes Denkmal geſetzt worden, nachdem kurz vorher, am 10. Auguſt 1890, Kaiſer Wilhelm II. namens des Deutſchen Reiches wiederum von der Inſel Beſitz ergriffen hatte. Sie iſt dann dem ſchleswig-holſteiniſchen Landkreis Süderditmarſchen zugeteilt worden. 76 Jahre lang war Helgoland engliſch geweſen; von 1674 bis 1714 hatte der Danebrog darüber geweht.

Abb. 131. Inneres der Liudgerkirche in Norden.

In noch früheren Zeiten war das Eiland abwechselnd Eigentum der Hansestadt Hamburg und der Herzöge von Schleswig-Gottorp, die wiederum in normännischen Seeräubern und im ersten Jahrtausend unserer Zeitrechnung in verschiedenen Friesenkönigen ihre Vorgänger gehabt haben. Der bekannteste unter diesen letzteren war nach des Alkuins Bericht König Ratbod, der als Bundesgenosse König Dagoberts mit diesen zugleich von Pipin 689 bei Dorstedt geschlagen worden ist und auf Helgoland eine sichere Zuflucht fand. Alkuin erwähnt unser Eiland unter dem Namen Fositesland, dessen Identität mit Helgoland jedoch von Adam von Bremen (nach 1072) als „Heiligland" ausdrücklich bezeugt worden ist. Als der schon weiter oben erwähnte Liudger, Bischof von Münster, um 785 die Insel auf Weisung Karls des Großen hin aufsuchte, war dieselbe der geheiligte Wohnsitz des Gottes Fosete, dessen Heiligtümer hier erbaut waren. Ob Helgoland bereits den Römern bekannt gewesen ist, oder ob nicht, das muß dahingestellt bleiben; nach gewissen Stellen in des Tacitus Germania sowie in dessen Annalen wäre die Annahme nicht ganz von der Hand zu weisen, daß auch schon römische Augen auf die roten Felsen Helgolands geschaut und daß Wimpel römischer Schiffe, die des Germanicus Kohorten nach der Schlacht auf dem idistavischen Felde aus der Ems in die Nordsee trugen, nach Fositesland hinübergegrüßt haben könnten. Noch unbestimmter aber ist es, ob Herr Pytheas von Massilia, der um die Zeit Alexanders des Großen in das sagenhafte und vielfach und immer wieder anders gedeutete Thule eine Reise gethan hat, seinen Fuß auf Fositesland setzte. Es ist zuweilen die Ansicht laut geworden, daß die Bernsteininsel Abalus im Busen Metuonis Helgoland gewesen sei. Aber wer mag das mit Bestimmtheit wissen?

In den meisten Schriften früherer Jahrhunderte wird von unserer Insel als vom „hilligen Lunn" gesprochen, aus welcher Bezeichnung das offizielle englische „Heligoland" und das deutsche „Helgoland" sich mit der Zeit herausgebildet haben. Auch der Name „Farria" ist bisweilen dafür gebraucht worden, der nach Lindemann am richtigsten als „Far-öer", „Schafinsel" gedeutet wird, „denn Schafe waren früher in großer Menge auf der Insel".

In den Blättern der neuesten deutschen Kriegsgeschichte finden wir Helgoland zweimal verzeichnet. Am 4. Juni 1848 fand hier die Feuertaufe der deutschen Flotte statt, indem drei Schiffe des Deutschen Bundes mit einer dänischen Segelkorvette ins Gefecht gerieten, und am 9. Mai 1864 kamen hier österreichische und preußische Kriegsschiffe mit einem Teil der dänischen Flotte aneinander. Der Befehlshaber des österreichischen Geschwaders, der spätere Seeheld von Lissa, Freiherr Wilhelm von Tegethoff, hat sich bei diesem Anlaß die Kontreadmirals-Epauletten geholt.

Kernig und kräftig ist der zum friesischen Stamme gehörige Menschenschlag Helgolands, die Männer sind entschlossene und willensstarke Leute, zierlich und schlank die Frauen und Mädchen. Phlegmatische Ruhe ist der Grundcharakterzug der Bevölkerung; mitten in den stürmischen Wogen des Meeres verliert der Helgoländer diese Ruhe nicht, sondern bleibt kaltblütig und gelassen, eine Eigenschaft, die für seinen Beruf als Seefahrer nicht hoch genug angeschlagen werden kann. Am Althergebrachten hält er unwandelbar fest, so auch an der friesischen Mundart, welche die Kinder dort schon sprechen, bevor sie in der Schule deutsch reden lernen. Die schöne Nationaltracht der Helgoländerinnen hat allerdings mit der Zeit der modernen Kleidung weichen müssen und wird heutzutage nur noch bei besonderen festlichen Gelegenheiten angelegt. Schiffahrt, Fischerei und Lotsendienst, und nicht zum geringsten der Badebetrieb bilden die hauptsächlichsten Erwerbsquellen der Inselbewohner. In früheren Jahrhunderten pflegten gewaltige Heringszüge vor Helgoland zu erscheinen, und damit brachen Zeiten des Glanzes und besonderen Wohlstandes für das Eiland an. Die Gewässer wimmelten von fremden Schiffen, und große Faktoreien entstanden auf der Insel. Schon im sechzehnten Jahrhundert fingen die Heringszüge aber wieder an abzunehmen und waren im achtzehnten Jahrhundert beinahe ganz verschwunden.

Gebilde des Zechsteins, der Trias und der Kreide nehmen am geologischen Aufbau Helgolands teil. Die ältesten Ablagerungen der Insel bestehen aus einer einheitlichen

Folge rotbrauner, dickbankiger, kalkhaltiger Thonschichten, die auf ihren Schichtflächen häufig Glimmerblättchen führen, nur unterbrochen durch eine etwa 20 Centimeter starke Schicht eines weißen zerreiblichen Sandes — der Katersand der Helgoländer. Eine Anzahl von Kupfermineralien, so Rotkupfererz, Ziegelerz, Kupferglanz und gediegenes Kupfer kommt in diesen Thonbänken vor, ebenso zeigen sich elliptische Kalkmandeln, im Inneren oft hohl und an den Wänden mit Kalkspatkrystallen ausgekleidet, darin. Gemäß dem Fallen und Steichen der Schichten taucht dieser untere Gesteinskomplex etwa in der Mitte der Westseite aus dem Meer empor und steigt bis zur Nordspitze derart an, daß er am Nathurn und Hengst fast den ganzen Steilabfall bildet und nur noch durch wenige Meter mächtige Schichten der darüber liegenden Gebilde der Trias überlagert wird.

Diese älteren Ablagerungen Helgolands, Äquivalente der Zechsteinletten, also oberster Zechstein, sind, auch im unteren Elbgebiet, so an der Lieth bei Elmshorn in Holstein, bei Stade in Hannover und auf dem Schobüller Berg in der Nähe von Husum bekannt geworden.

Dem unteren Buntsandstein entspricht ein Wechsel von roten, schiefrigen Thonen mit grünlich-grauen oder rot und grün gefleckten Kalksandsteinen und dünn geschichteten grauen Kalken, ohne Beimengungen von Kupfererz. Aus diesen Schichten setzt sich die Oberfläche der Insel zusammen. Aus Bildungen des Muschelkalks und wohl auch des unteren Keupers sind die Düne und die sich von dieser nordwestwärts erstreckenden Klippenzüge des Wite Kliff und Oode Höve Brunnens aufgebaut. Zwischen diesen letzteren und der Hauptinsel dürfte wohl im Verlaufe der Aeonen eine etwa 370 Meter mächtige Reihe von Sedimenten verschwunden sein, welche den mittleren und den oberen Buntsandstein repräsentiert hat.

Abb. 132. Wangeroog.
(Nach einer Photographie von Römmler & Jonas in Dresden.)

Ablagerungen des mittleren und oberen Keupers sowie der Juraformation sind auf Helgoland unbekannt, dagegen finden sich dort Schichten sowohl der unteren, als auch der oberen Kreide vertreten, teils als anstehendes Gestein, teils in der Gestalt von Geröllen. Erstere zeigt sich in dem etwa 500 Meter breiten, den ersten vom zweiten Klippenzuge trennenden Graben, im Skit-Gatt. Fossilien aus diesen als graue, schiefrige Thone oder gelbrote und gelbe thonige Kalke auftretenden älteren cretaceischen Sedimenten stellen die von den

Abb. 133. Wangeroog, vom Leuchtturm gesehen.
(Nach einer Photographie von Römmler & Jonas in Dresden.)

Helgoländern den Badegästen zuweiten zum Kauf angebotenen „Katzenpfoten“ und „Hummerschwänze“ dar, Ausfüllungen der Luftkammern von Cephalopodenschalen (Crioceras).

Auf den östlich vom Skit-Gatt sich hinziehenden, bei Ebbe hochgelegenen Klippenzügen des Krid-Brunnens (resp. des Selle-Brunnens), des Kälbertanzes und des Peck-Brunnens kommt die obere Kreide vor. Cenomane Gesteine und solche der tiefsten Zone des Turons sind nur aus Geschieben bekannt, während die Kreideschichten mit Feuerstein am Krid- und am Selle-Brunnen den Zonen des Inoceramus Bonguiarti und des Scaphites Geinitzi entsprechen, und in ähnlichem Gestein des Peck-Brunnens das untere Senon anstehend nachgewiesen ist. Aus Petrefaktenauswürflingen der See geht auch das Vorhandensein jüngerer senonen Bildungen bei Helgoland hervor.

Die Diluvialablagerungen der Insel unterscheiden sich nicht wesentlich von denjenigen Schleswig-Holsteins und des nordwestlichen Deutschlands, und das in größeren Blöcken und in kleineren Geröllen auf der Insel sowie auf der Düne herumliegende erratische Material stammt aus dem mittleren und dem südlichen Schweden.

Zwischen der Hauptinsel und den die Fortsetzung der Düne bildenden Riffen und Klippen liegt der Nordhafen. In einer — geologisch genommen — sehr jungen Zeit stellte derselbe einen Süßwassersee dar. Den Grund dieses Nordhafens bildet nämlich ein hellgrauer bis dunkelbrauner Thon, von den Helgoländern Töck genannt, wobei zu beachten ist, daß diese Bezeichnung auch noch auf die Gesteine der unteren Kreide im Skit-Gatt angewandt wurde. In dem Töck des Nordhafens nun sind zahlreiche Süßwassermollusken gefunden worden, welche sämtlich noch unter der heutigen Fauna Norddeutschlands vertreten sind, und daneben noch einzelne Pflanzenreste (Ahornblätter und anderes). Damit ist der Beweis geliefert worden, daß der rote Felsen auf einer Insel lag, welche eine Ausdehnung besaß, daß eine Süßwasserfauna und Landflora auf ihr existieren konnten, daß also das Eiland ehemals, und zwar schon in Zeiten der jetzt währenden Erdbildungsperiode — ob sonst in historischer Zeit, muß dahingestellt bleiben — größer war, als in der Gegenwart. Es ist aber nicht ein größeres Felseneiland gewesen, sondern eine Geestinsel von gleicher Beschaffenheit etwa wie Sylt und die eine Hälfte von Föhr, eine Geestinsel, aus welcher der rote Fels und das weiße massige Gestein des Witen Kliffs hervorragten.

„Helgoland," sagt Dames, „stellt einen vorgeschobenen Posten deutschen Bodens dar. Durch seine Einverleibung in Deutschland ist auch politisch ein Zusammenhang wiederhergestellt, der geologisch seit dem Schluß der paläozoischen Formation fast ununterbrochen bestanden hat."

Der schon früher bei der Besprechung seiner Vaterstadt Husum und a. a. O. erwähnte „königliche Geographus und Mathematicus" Johann Meyer hat um das Jahr 1649 eine „Newe Landtcarte von der Insel Helgelandt" gezeichnet und dazu eine höchst phantastische Darstellung dieser Insel „in annis Christi 800 und 1300", welche dem Buche Danckwerths beigefügt ist. „Die Insel soll viel größer gewesen seyn, dann itzo", und „der Author der Land Carten hat davon zweyerley Vorbilde des alten Heiligen Landes vorgestellet, de annis 800 und 1300, wie man sie ex traditionibus, sed humanis erhalten", schreibt der vormalige Bürgermeister der grauen Stadt am Meere dazu. Eben diese, von der kritischen Forschung unserer Tage längst in das Reich der Mythe verwiesene kartographische Darstellung des Eilands hat nicht wenig dazu beigetragen, die alte Sage von der vormaligen gewaltigen Ausdehnung Helgolands noch bis in die neueste Zeit hinein, und sogar in wissenschaftlichen Lehrbüchern, aufrecht zu erhalten. Die Umrisse des alten, von Meyer rekonstruierten Eilands verhalten sich zu denjenigen der gegenwärtigen Insel etwa wie der Elefant zur Maus. Wenn man die zuverlässigen und geschichtlichen Zeugnisse überblickt, so kommt man zu dem bestimmten Schluß, daß das Eiland, soweit historische Nachrichten zurückreichen, immer nur eine kleine, stark isolierte Insel mit einer geringen Bewohnerzahl gewesen ist.

Daß der Umfang der Insel allmählich abnimmt und daß einmal eine Zeit kommen muß und wird, in der die Meeresfluten ungehindert über den Boden Helgolands dahinrollen werden, das ist jedoch sicher. Der Verwitterungsprozeß am Gestein, hervorgerufen durch Frost, Sonnenwärme und Niederschläge, unterstützt ferner durch die Thätigkeit gewisser Meerestange (Laminarien) nagt unaufhaltsam an den Wänden und Klippen des Eilands, und die zerstörende, am roten Felsen und seinen Riffen stetig anprallende Brandungswelle übt eine noch vernichtendere Wirkung daran aus. Wann das aber geschehen wird, das läßt sich in präzisen Zahlen nicht ausdrücken. Der Zukunft mag's vorbehalten bleiben, und

Abb. 134. Strand von Wangeroog, mit Seezeichen und Giftbude.
(Nach einer Photographie von Römmler & Jonas in Dresden.)

zweifelsohne werden noch Jahrtausende darüber hingehen bis zu dem Zeitpunkte, an dem die letzte Felsenklippe Helgolands in die Wogen hinabgestürzt sein wird.

Noch im siebzehnten Jahrhundert verband ein Steinwall, „de Waal", die Düne mit dem Unterlande Helgolands, so daß dadurch je ein nach Norden und Süden geöffneter, halbkreisförmiger Hafen gebildet war. Im Zusammenhang mit der Düne war ferner der in ihrem Nordwesten belegene Klippenzug des Wile Klif. Um 1500 soll dieser weiße Gipsfelsen noch so hoch gewesen sein, wie die Hauptinsel selbst; er vertieh der Düne und dem Steinwall den nötigen Schutz vor dem Ansturm der Wellen, zumal die Hauptströmung des Meeres von Nordwesten her eindrang. Nicht die stark brandenden Wogen tragen aber die Schuld an der allmählichen Zerstörung des Wile Klif allein, sondern die Bewohner Helgolands selbst, indem sie Stücke von dem Felsen abbrugen und verkauften. Die alte Bolzendahlsche Chronik der Insel verzeichnet im Jahre 1615 unter anderen Begebenheiten auch noch den Umstand, daß „die Gips oder weiße Kalksteine hier bey Lande bei der Wittklippe häufig vorhanden gewesen und hat man die Last von zwölf Heringtonnen allhier verkauft vor 5 Pfund". Am 1. November 1711, des Nachmittags um drei Uhr, wurde der letzte damals noch vorhandene Rest des Wite Klif, „so bey zwölf Jahren noch als ein Heuschober gestanden, durch eine hohe Fluth bey N. W. Wind vollends umgeworfen und absorbiert". Nach der Vernichtung des Felsens, an den heute nur die bei tiefer Ebbe aus dem Meere hervorragende Klippe erinnert, hielt der schmale Steinwall den Andrang der Wogen nicht mehr lange aus. Ein „rechter Haupt-Sturm und hieselbst ein ungemein hohes Wasser mit so grausamen Wellen, daß auch einige Häuser und Buden bey Norden dem Lande wegspüllen", riß am Sylvesterabend und dem darauffolgenden Neujahrstag gegen zwei Uhr den Steinwall zwischen dem Lande und der Düne durch, „und war beynahe ein ganzes Jahr ein Loch darin, daß man allemal mit halber Fluth mit Giollen und Chalupen durchfahren konnte".

Damit war die Düne für immer vom Haupteiland getrennt. Die andringenden Wogen schwemmten die Geröllmassen und den Schutt des Steinwalls an das Unterland an, welches dadurch bedeutend vergrößert wurde, so daß am Strande neue Häuserreihen entstehen konnten. Dagegen nahm die Düne besonders im Norden und Osten ab, und das blieb in der Folgezeit lange so, bis vor etwa 30 Jahren eine allmähliche Versandung der nordöstlichen Klippen und eine Änderung in der Strömung eintrat, die seither eine Verringerung der Düne im Westen und eine Zunahme im Osten bedingte. Besonders die Breite der Düne hat sich in der letzten Zeit vergrößert, wie ihre Gestaltung denn abhängig ist von Meeresströmung und Windrichtung, indem Nordostwinde sie verkleinern, Südwestwinde dagegen zunehmen lassen.

Helgolands Flora stimmt, wie auch diejenige der übrigen nordfriesischen Inseln, mit dem Pflanzenteppich der cimbrischen Halbinsel im großen und ganzen völlig überein. Doch fehlen die Heidepflanzen hier völlig.

Sämtliche Holzpflanzen sind von Menschenhand an geschützten Orten angepflanzt worden; in vergangenen Jahrhunderten war die Insel baumlos. In der Gegenwart zeigt Helgoland verschiedene, teilweise recht schöne Bäume, so den alljährlich reife Früchte tragenden, im Jahre 1814 gepflanzten Maulbeerbaum im Garten des Pastors, die Ulmen mit $1^1/_2$ Fuß Stammesdurchmesser am Fuße der Treppe, die Ahornbäume der Siemensterrasse im Unterland und noch andere mehr. Auf dem Oberlande, in der Nähe des Armenhauses, dem „langen Jammer", ist der größte Blumengarten der Insel, eine Gärtnerei, in der neben vielen anderen Zierpflanzen jährlich 4000 Rosenstöcke zur Blüte gelangen. Einen Beweis der Vorliebe der Helgoländer für blühende Blumen geben die zahlreichen Blumenstöcke und die zierlichen Gärtchen ihrer schmucken Häuser. Bekannt ist der „Kartoffelallee" benannte Spazierweg auf dem Oberland, so benannt nach den an seinen beiden Seiten befindlichen Kartoffelfeldern. Daneben wird noch etwas Klee, Gerste und Hafer gebaut. Den Rest des Oberlandes nehmen Wiesen ein. Bei Niedrigwasser zeigen sich rings um das Eiland weite, submarine Wiesen, von grünen, roten und braunen Algen und Tangen bedeckt.

Ebensowenig, wie das auf den übrigen

Nordseeinseln der Fall sein soll, kommen Maulwürfe oder Spitzmäuse auf Helgoland vor. Auf der Sanddüne haben früher Kaninchen in großer Anzahl ihr Unwesen getrieben. Durch Unterwühlen und Abfressen der Pflanzen thaten sie großen Schaden, so daß, wie Hallier berichtet, 1866 die Sandinsel geradezu ihres Vegetationskleides beraubt war. In der Gegenwart dürften die kleinen Tiere dort wohl vollständig ausgerottet sein. Haustiere, so Kühe und besonders Schafe, werden von den Bewohnern in dem für ihren und ihrer Badegäste Lebensunterhalt erforderlichen Verhältnis gehalten. Bei dem in verflossenen Tagen auf dem Oberlande betriebenen Kornbau sollen auch Pferde verwendet worden sein.

Hetgoland besitzt ein ausgeprägtes gleichmäßig mildes Seeklima und weist infolgedessen im Spätherbst und Winteranfang (November, Dezember und Januar) eine höhere Durchschnittstemperatur auf, als Bozen, Meran, Montreux und Lugano. In diesen erwähnten Monaten ist die Insel, mit zahlreichen, wahrscheintich sämttichen Städten Deutschlands vergtichen, der wärmste Ort. Der Herbst ist warm, der Winter mild, das Frühjahr katt, der Sommer kühl.

Abb. 135. Spiekeroog.

An Zugvögeln ist Helgoland besonders reich, und über 300 Vogelarten statten im Früh- und Spätjahr auf ihren Wanderzügen der Insel ihren Besuch ab. Unter ihnen finden sich zuweiten seltene Formen, sogar solche aus Sibirien und Nordamerika. Möven, Taucher, Seeschwalben und Strandläufer beleben das Eitand, auch Sperlinge fehlen nicht, und auf einem Felsen an der Nordküste, dem Lummenfelsen, brüten die Lummen, nordische Tauchervögel, die vom Februar bis Ende August auf Hetgoland erscheinen. Die Meeresfauna ist eine überaus reichhattige, und an schwülen Augustabenden rufen hier die zahtreich im oceanischen Wasser vorhandenen Mikroorganismen die Erscheinung des Meeresleuchtens besonders schön hervor, woran das funketnde Leuchtbläschen (Noctiluca scintiltans) wohl einen Hauptanteil hat. Bei jeder Bewegung, beim Ruderschtag, beim Hineinwerfen von Steinen ins Wasser, im Kielwasser des Bootes und auf den Kämmen der sich überstürzenden Wellen funkett und erglänzt das Meer in phosphorischem Scheine.

XIII.

Die Marschtande am linken Elbufer.

Ein breites Band fetter Marschtändereien begteitet die tinke Seite der Elbe von dem aufblühenden Harburg, das durch gewattige Elbbrücken mit Hamburg verbunden ist (Abb. 100), an bis an die Mündungen des Stromes in die See. Da ist zuerst vom Amte Moorburg an bis an das Ufer der Schwinge das Alte Land, von den Schwingemündungen bis zu denjenigen der Oste das Land Kehdingen, dann an der Oste die Ostemarsch, ats schmater, sich südtich in die Geest hineinziehender Landstreifen zwischen Kehdingen und dem Lande Hadeln. Dieses grenzt seinerseits an das Land Wursten, das wir

Abb. 136 Dorfstraße in Spiekeroog.

bei Besprechung der Marschen auf dem rechten Weserufer kennen lernen werden.

Das Alte Land betreibt den Obstbau im großen und im Frühjahr, wenn die zahllosen Kirschen-, Zwetschen- und Äpfelbäume in Blüte stehen, bietet es ein Landschaftsbild von besonderer Pracht dar. Alle Häuser sind umgeben von den eben genannten Obstbäumen, zwischen denen auch Walnuß- und Birnbäume in geringerer Menge zu sehen sind, und wo nur ein Fleckchen frei ist, selbst auf den Deichen, werden dieselben bepflanzt. Der Export des gewonnenen Obstes ist ein ungemein bedeutender und geht neben Hamburg besonders in den Norden, so nach Dänemark, Schweden und Norwegen und nach Rußland, selbst nach London. Daneben werden Ackerbau und Viehzucht nicht vernachlässigt, von welchem etwa die Hälfte der Bevölkerung lebt, — in Bezug auf das Großvieh nimmt das „Alte Land" eine bedeutende Stellung ein — ebenso wird in einzelnen Gegenden viel Gemüse, unteranderem besonders Meerrettich kultiviert. Die Einwohner sind eingewanderte Niederländer, höchst wahrscheinlich Flamländer und die lebendigsten und rührigsten sämtlicher Marschbewohner. Ihre Frauen und Mädchen gelten als die schönsten und zierlichsten der Marschlande überhaupt. Ihre eigenartig eingerichteten Häuser mit dem farbenund formenreichen Vordergiebel, die Wahrzeichen an denselben, zwei Schwäne darstellend, deren jeder sich in die Brust beißt, ihre schön gepflegten Hausgärten und kleidsame aber mehr und mehr in Abgang kommende Tracht, sowie eine Anzahl besonderer Gebräuche und Sitten unterscheidet die Altenländer scharf von ihren sächsischen Nachbarn.

Das Alte Land — der Sitz seines Amtsbezirkes ist Jork mit Amtsgericht und Superintendenten — wird von der unterhalb Buxtehude in dasselbe eintretenden Este und von der Lühe durchflossen. Am östlichen Rande des Alten Landes liegt das gewerbreiche Buxtehude an der schiffbaren Este. Die Stadt, welche vor Zeiten Mitglied des Hansabundes gewesen ist, zählt gegenwärtig an 3600 Einwohner. Ihre drei Thore, das Marsch-, Geest- und Moorthor, lassen die Lage der Stadt sofort erkennen, doch ist sie selbst auf Moorboden erbaut. Schöne Laubwaldungen befinden sich auf der nahen Geest und tragen dazu bei, Buxtehude zu einem hübschen Aufenthaltsort zu stempeln. Schon im siebzehnten Jahrhundert ist es „eine feine und lustige Stadt" genannt worden, ein Ehrentitel, den sie, wie man sagt, heute auch noch verdienen soll. Buxtehude liegt an der Bahnlinie von Harburg nach Cuxhaven, die sich bis Kadenberge teils dem Geestrande entlang zieht, teils auf dieser selbst erbaut ist und erst von dort ab die Marsch des Landes Hadeln durchquert. Diese Bahnlinie berührt nördlich von Buxtehude das ebenfalls am Geestrande erbaute Horneburg an der Lühe mit einer vorwiegend Ackerbau treibenden Bevölkerung.

In großem Gegensatze mit dem obstreichen Alten Lande steht das Land Kehdingen mit seiner ausgedehnten Wiesen- und Weidenwirtschaft und seinen gut be-

stellten Äckern. Dieses lange, aber ziemlich schmale Marschgebiet wird von hohen Deichen umsäumt, denen es auch seinen Namen verdankt. Kehdingen (von Kaje-Deich) bedeutet ein gedeichtes Land. Sächsische Stämme haben vom Geestrücken bei Kadenberge her den Norden und von Stade aus den Süden besiedelt, Friesen sind später, von den Erzbischöfen zur Urbarmachung des Moor- und Buschlandes herbeigezogen, dazu gekommen. Die Bevölkerung treibt Viehzucht, in neuerer Zeit auch Pferdezucht, und Ackerbau, der des schwer zu pflügenden Bodens wegen zwar mühsam, doch um so lohnender ist. An den schlammigen Ufern der Elbe wächst viel Rohr, hier Reet oder Reit genannt, das gewonnen und zur Bedachung der Häuser verwendet wird. Auch Weiden werden gepflanzt und zu gewerblichen Zwecken verbraucht.

Der Mittelpunkt des Amtsbezirkes ist Freiburg, das durch das Freiburger Tief, einen zwei Meter tiefen Kanal, mit der Elbe in Verbindung steht. Die Ortschaften liegen entweder langgestreckt an der das Land der Länge nach durchziehenden Landstraße, so Assel, Neuland, Hammelwörden u. s. f., die jede mehr als 1000 Einwohner besitzen, oder auch am Rande des Kehdinger Moores, welches Kehdingen im Westen vom eigentlichen Geestrücken trennt.

Am Südrande dieser Moorbildung, auf einem Ausläufer der Geest gegen die Marsch treffen wir Stade an der schiffbaren Schwinge mit über 10 000 Einwohnern, Hauptstadt des Regierungsbezirks und des Herzogtums Bremen, ehemals ein bedeutender Handelsort und Hansestadt. Stade hat viel industrielles Leben (Cigarrenfabrik, Eisengießereien, Maschinenfabriken) und betreibt Fischerei und Schiffahrt. Es ist Station der Eisenbahnlinie Harburg-Cuxhaven und ferner durch einen weiteren Schienenstrang von 69 Kilometer Länge über Bremervörde mit Geestemünde in Verbindung. In geschichtlicher Hinsicht ist diese Stadt durch verschiedene Ereignisse bekannt geworden, so durch die Belagerung durch Tilly, dem es sich am 5. Mai 1628 ergeben mußte, durch den großen Brand vom 26. Mai 1659, sowie durch die Belagerung der Dänen, vor denen es nach heftiger Beschießung am 7. September 1712 kapitulierte.

Um und in Stade treten Gebilde des permischen Systems, rote Zechsteinletten, auf, und fiskalische Bohrungen haben daselbst

Abb. 137. Spiekeroog. Teil des Dorfes.

in etwa 180 Meter Tiefe eine sehr gesättigte Sole erschrotet. Gleiches war in der Nähe, bei Campe, der Fall, wo die Sole schon bei 162 Meter erschlossen wurde. An der Mündung der Schwinge ist die Schwinger Schanze und das Dorf Brunshausen, wo früher der 1861 abgelöste Stader- oder Elbzoll erhoben worden ist, und die transatlantischen Dampfer der Hamburger Linien zu leichtern pflegen.

Die Ostemarsch beginnt mit einer schmalen Zunge, die südlich bis in die Gegend von Krautenburg reicht, füllt anfänglich den Raum zwischen den Krümmungen des Flusses aus, um sich dann allmählich zu verbreitern, indem sie sich auf dem rechten Ufer schneller entwickelt, als auf dem linken. Zahlreiche Ortschaften, darunter welche mit mehr als 1000 Bewohnern (Hüll, Altendorf, Isensee u. s. f.), teils am Rande der Geest, teils im Marschland selbst belegen, gehören zu diesem Gebiet, das bei Neuhaus an die Elbe tritt und durch den Hadeler Kanal vom Lande Hadeln geschieden wird. Ackerbau und Viehzucht bilden die Haupterwerbszweige der Bewohner. Die untere Ostemarsch hat Neuhaus an der Oste (mit etwa 1500 Seelen) mit lebhafter Schiffahrt zum Hauptort, die obere Ostemarsch bildet einen eigenen Amtsbezirk mit Oste (etwa 850 Einwohner) als Mittelpunkt.

Vor Ablagerung der Marsch war das heutige Land Hadeln zum größten Teile ein tief in die Geest hineinschneidender Meerbusen zwischen Wingst und Hoher Lieth. Allmählich wurde derselbe von Schlick ausgefüllt, und nur in der Innenseite, welche bei der Marschbildung immer niedriger bleibt, erhielt sich das Wasser, und in ihr bildete sich das ausgedehnte Moor, welches Hadeln im Süden bedeckt. Das abgelagerte Marschland hat die Gestalt eines Dreiecks, dessen Grundlinie nach der Elbe zu, dessen Spitze aber im Süden liegt. Der nach dem Flusse zu sich erstreckende Teil der Marsch ist höher als das innere Gebiet, und so unterscheidet man das äußere „Hochland" von dem inneren „Sietland" (Niedrigland), die beide heute noch politisch getrennte Gebiete bilden. Letzteres, an der Grenze der Moore mit ihren Seen belegen, war im Winter stets Ueberschwemmungen ausgesetzt und drohte zu versumpfen, da die beiden Flüsse, die Aue und die Gösche, es nicht hinreichend entwässern konnten. Um dem Abhilfe zu schaffen, wurde von 1854 bis 1856 der Hadeler Kanal gegraben, der nach Norden mit der Elbe in Verbindung steht, und 1860 begann man den Geestekanal zu schaffen, der nach Süden zur Geeste verläuft. Beide Kanäle haben ihren Ausgang im Bederkesaer See. Durch eine große Schleuse ist der Kanal mit der Medem in Verbindung, welche nördlich von Oster-Ihlienworth aus der Vereinigung der Gösche und Aue entsteht und in vielen Krümmungen den Deich erreicht. Die „lorsgefärbte Mäme" hat der Dichter J. H. Voß diesen Fluß genannt. Geeste- und Hadeler Kanal sind zusammen 43,5 Kilometer lang und dienen neben den Zwecken der Entwässerung des Landes auch der Schiffahrt, da sie bei gewöhnlichem Wasserstande 1,5 Meter Tiefe besitzen, so daß Schiffe bis zu 16 Tonnen von der Elbe zur Weser gelangen können. Durchschnittlich wird diese Wasserstraße jährlich von 700—800 Fahrzeugen benützt.

Die ausgedehnten Moorländereien des Südens (20,8% des Gesamtareals von Hadeln) sind nur teilweise entwässert und in Kultur genommen und werden nur zum Torfstich benützt. Das Wasser aus dem Westermoor führt die unterhalb Altenbruch in die Elbe fallende Bracke ab, das Wannaer Moor entwässert die Emmelcke, ein Nebenfluß der Aue. An das letztgenannte Moor grenzt die kleine gleichnamige Geestinsel mit dem Kirchspiel Wanna, aus leichtem, mit Heidekraut bewachsenem Sandboden bestehend. Der Boden der Hadeler Marsch selbst ist nicht so schwer, als derjenige Kehdingens und darum zum Ackerbau auch sehr geeignet. Sein Untergrund besteht aus einem kalkreichen Schlick, der aus der Tiefe an die Oberfläche gebracht und mit Dünger und Ackerkrume vermischt, dem Boden eine besondere Ertragsfähigkeit gibt. Man nennt diese Bodenumarbeitung das Kuhlen; trotz seiner Kostspieligkeit trägt es reichlich Zinsen. Die Viehzucht tritt in Hadeln zurück, dafür blüht der Ackerbau um so mehr, und im Sommer ist das Marschland von einem Ende zum anderen ein prächtig wogendes Saalenmeer. Raps, Weizen und Roggen bilden den Hauptbestand der Felder.

Hadelns Bewohner sind rein sächsischen Stammes, und unter allen Marschen hat die-

Abb. 138. Langeoog, von der westlichen Kaapdüne gesehen.

ses Land seine Eigentümlichkeiten und Freiheiten (Hadelnsche Provinzialstände u. s. f.) am treusten bewahrt. Politisch zerfällt das Land in drei Verbände, in die Stadt Otterndorf, Kreisstadt und Amtsgericht, der Mittelpunkt des Landes, in dem sich Hadelns Handel und Verkehr vereinigt, in das Hochland und in das Siedland. Otterndorf, ein altmodisches, aber freundliches Landstädtchen, in das noch vor einigen Jahrzehnten ein altes Burgthor führte, geschmückt mit dem lauenburgischen und dem Stadtwappen, einer Otter (Fischotter) über dem sächsischen „Rautenkranze", wie Allmers schreibt, hat eine höhere Bürgerschule, die früher als Progymnasium existierte, und an welcher der Dichter Johann Heinrich Voß einst Prorektor gewesen ist. Die einzelnen Ortschaften,

— — die Wohnung ländlicher Freiheit,
Durch die Gefilde verstreut, jede von Eschen begrünt —

Abb. 139. Langeoog, Abtei und Blick auf die Nordsee.

liegen auf einen weiten Raum verteilt, die größeren Höfe vereinzelt. Noch mehr Bewohner, als Otterndorf (etwa 1760 Seelen) zählt die Gemeinde Altenbruch (2200 Seelen) mit der ältesten und bedeutendsten, einen berühmten Allarschrein aus dem Anfang des sechzehnten Jahrhunderts bergenden zweitürmigen Kirche. Neben Altenbruch sei hier noch Lüdingworth, der Geburtsort des bekannten Reisenden Karsten Niebuhr, erwähnt.

XIV.

Das Geestland zwischen Unterelbe und Unterweser.

Die im vorigen beschriebenen Marschlande am linken Elbufer umschließen zusammen mit den im folgenden Abschnitte zu besprechenden Marschen von Osterstade, Wührden, Vieland und Wursten ein weites und großes Areal, das zum allergrößten Teile den ehemaligen Herzogtümern Bremen und Verden angehört hat und in der Gegenwart der Hauptsache nach unter der Verwaltung der Landdrostei resp. des Regierungsbezirkes Stade steht.

Das Teufelsmoor und die ausgedehnten Moore an der Oste trennen das Geestland unseres Areals in zwei Hälften, in eine östliche und in eine westliche, die durch einen schmalen Arm bei Bremervörde, etwa im Mittelpunkt des Landes miteinander in Verbindung stehen. Im Nordosten reicht der östliche Teil bis an die Elbmarschen, westlich wird derselbe vom Teufelsmoor und dem mittleren Thal der Oste begrenzt. Wir unterscheiden in seinem Gebiet verschiedene scharf ausgeprägte Rücken, so denjenigen von Zeven im Süden, am Oberlaufe der Oste, in der Mitte den Rücken von Harsefeld, und nördlich von diesem und durch die Schwinge getrennt, denjenigen von Himmelpforten.

Bei Bremervörde durchbricht die Oste das auf 3,5 Kilometer zusammengedrängte Verbindungsglied der östlichen und westlichen Hälfte. Letztere trifft im Süden und im Westen an den Weserstrom, während ihr nördliches Ende im Amte Ritzebüttel die Elbe erreicht und hier auf eine kurze Strecke die Deiche überflüssig macht. Ein schmaler Rücken, vom Verbindungsraume bei Bremervörde ausgehend, zieht zwischen dem langen und großen Moore hin und teilt sich wieder in die Hügelgruppen des Westerbergs und der Wingst; letztere bildet in den sie umgebenden Marschen eine weithin sichtbare Marke. Ein zweiter Zug folgt beiden Seiten der Geest; sein süd-

Abb. 140. Langeoog-Dünen mit Blick auf das Dorf.

Abb. 141. Langeoog, Badestrand und Badewärtlee.
(Nach einer Photogeaphie von A. Overbeck in Düsseldorf.)

licher Teil dacht sich allmählich zum Vielande hin ab, der nördliche hingegen kehrt sich zwischen Geest und den Hadeler Mooren nach Norden und endet mit Sanddünen an der äußersten Landesspitze. Als öder Heiderücken der Hohen Lieth scheidet er Hadeln von Wursten. Südlich von der Lüne endlich, zwischen dem Teufelsmoor und der Weser ist ein weiterer Geestrücken entwickelt, der von Süden an in Höhe zunimmt und die Garlstedter und Brundorfer Heide trägt. Er fällt im Süden steil in das Thal der Lesum und Weser ab, letztere dadurch zur westlichen Richtung zwingend.

Das Land bildet eine 10—20 Meter hohe, von zahlreichen Bächen und Flüssen durchflossene leichtwellige Ebene, deren höchste Punkte 80 Meter nicht erreichen (Camper Höhe bei Stade 24 Meter; Litberg bei Sauensiek auf dem Harsfelder Rücken 65 Meter; Lohberg auf dem Rücken von Himmelpforten 42 Meter; Wingst 74 Meter; Hohe Lieth bei Altenwalde 31 Meer; höchster Punkt der Garlstedter Heide 45 Meter).

Im Gebiete des Regierungsbezirkes Stade werden 183576 Hektare oder 28 % der Gesamtfläche des Landes von Mooren bedeckt (der Regierungsbezirk Osnabrück enthält deren nur 20,5 % und der von Aurich 24,6 % seines Areals). Kein einziger Amtsbezirk unseres Areals ist ohne Moore, die im Amte Lilienthal an der Grenze des Bremerlandes 80 % des Flächeninhalts ausmachen, dagegen in anderen, so im Amte Jork, nur wiederum 0,7 %. Die Moore, die sich zwischen Marsch und Geest oder auch zwischen zwei Marschgebieten hinziehen, nennen wir Randmoore. Es sind größtenteils Grünlands- resp. Wiesenmoore, mit scharfem Absatz gegen die Geest, aber nur allmählich durch „anmooriges Land", welches meist tiefer liegt als das Moor und die Marsch, in diese übergehend. Hierher zu rechnen sind das Altenländer Moor, das

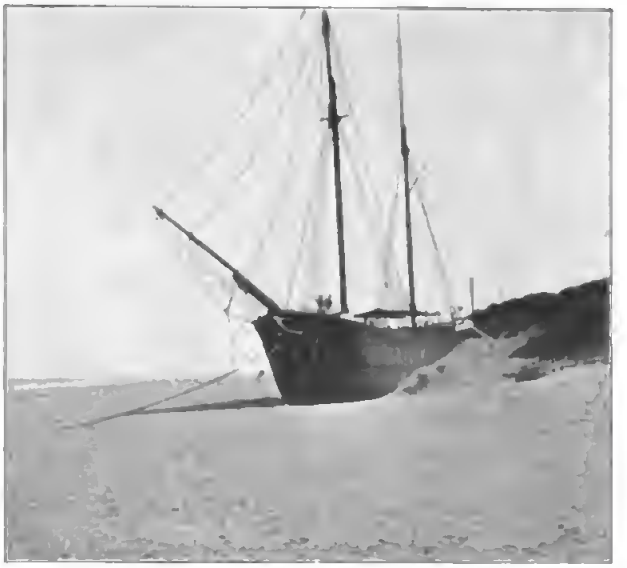


Abb. 142. Langeoog. Neutralee Strand mit der gestrandeten „Aurora".
Nach einer Photographie von A. Overbeck in Düsseldorf.)

Kehdinger Moor, die unteren Oste Moore, die Hadeler Moore, die Osterstader Moore. Moore, die sich in Niederungen oder auf beinahe horizontal liegenden Flächen der Geest gebildet haben, bezeichnet man als Binnenmoore. Es sind fast nur Hochmoore. Als Beispiel dieser auf unserem Gebiete sehr verbreiteten Moore möge der größte hierher gehörige Moordistrikt dienen, das Teufelsmoor, das sich nördlich von dem flachen Bremer Gebiet keilartig in die Geest hineinschiebt.

Die von Holland zu uns herübergekommene Art der Moornutzung, das Moorbrennen oder die Moorbrandkultur, deren Wirkungen sich im weiten Umkreise durch den Moor- oder Höhenrauch in so unangenehmer Weise bemerkbar machen, hat sehr wenig segenbringend gewirkt, und da, wo solche Hochmoorsiedelungen lediglich auf Grundlage des Moorbrennens angelegt wurden, ohne vorherige Aufschließung der Moore durch Kanäle und Wege u. s. f., verfielen dieselben meist schon nach kurzer Zeit dem allergrößten Elend.

Dagegen hat eine zweite Form der Hochmoorkultur, gleichfalls holländischer Herkunft, sehr segensreich gewirkt, die Fehnkultur oder Sandmischkultur, welche den Zweck hat, die unter den Torfmooren befindlichen Landflächen urbar und der Kultur zugänglich zu machen. Es kommt dabei auch darauf an, den abgegrabenen Torf zu verwerten und ihm billige Transportwege zu eröffnen, und zu diesem Behufe legt man von dem zunächst befindlichen Wasserlaufe Kanäle in das Moor hinein an, die mit Schiffen befahren werden können, die Fehnkanäle, an die sich wiederum im Laufe der fortschreitenden Unternehmung Seiten- und Parallelkanäle anschließen. Durch dieses Netz von Wasserstraßen wird außerdem noch für die notwendige Entwässerung des in Fehnkultur begriffenen Areals gesorgt. Die abgetorften Ländereien werden mit Seeschlick, mit Kleierde, mit Sand und mit Dünger bedeckt und dann bebaut.

Die Fehnkultur ist um den Anfang des siebzehnten Jahrhunderts in Holland zuerst aufgekommen, und im Jahre 1630 brachte der Graf Landsberg-Velen diese Art der Moorbebauung bereits in Anwendung auf deutschem Boden, indem er die Kolonie Papenborg, das heutige Papenburg, anlegte, eine aufblühende Stadt im Regierungsbezirk Osnabrück, mit etwa 7000 Einwohnern, dem Muster einer Fehnkolonie. Die deutschen Fehnkanäle haben zur Zeit eine Gesamtlänge von 195,8 Kilometer.

Fehnkolonien befinden sich besonders in Ostfriesland und im Oldenburgischen. In einem gewissen Gegensatz zu denselben stehen die Moorkolonien, die nicht die Bebauung des Moruntergrundes, sondern der Moroberfläche selbst als Endzweck haben. Das preußische Landwirtschafts-Ministerium hat es als eine seiner vornehmsten Aufgaben erachtet, die Moorkultur immer mehr und mehr thatkräftig zu fördern. Zu diesem Zweck wurde von dieser Behörde in Bremen eine Moorversuchsstation gegründet, welche durch wissenschaftliche Forschungen die Eigenschaften und Eigenarten des Hochmoorbodens feststellen und zugleich durch praktische Versuche in den Mooren selbst neue Hilfsmittel für die Hochmoorkultur schaffen soll. An den verschiedensten Stellen des Areals zwischen Elbe und Weser und Ostfriestands sind neue Moorsiedelungen unter der Leitung der Regierung entstanden, und im letztgenannten Lande ist diesen Unternehmungen die Erschließung der weiten Flächen durch den Ems-Jahde- und den Süd-Nord-Kanal sehr zu statten gekommen. Im Jahre 1890 bestanden im deutschen Flachlande westlich der Elbe (Regierungsbezirk Stade, Osnabrück und Aurich, sowie Oldenburg) bereits über 250 Moorkolonien von 55000 Hektaren Gesamtareal und mit 60000 Einwohnern. Das Gebiet von Waakhausen am südlichen Ufer der Hamme zeichnet sich durch sein weit und breit bekanntes „schwimmendes Land" aus. Es ist dasselbe ein Grünlandmoor von noch unsolider Beschaffenheit, an seiner Oberfläche mit einer festen Borke versehen, die aus verfilztem Wurzelgeflecht besteht, aber eine Verbindung mit dem Untergrunde noch vermissen läßt. Die zwischenliegende Schicht ist ein schlammiger Moorboden, der sich mit steigendem Wasser ausdehnt und die obere Schicht, solange sie nicht zu schwer ist, hebt. Bei eintretendem niedrigen Wasserstand senkt sich das Moor wieder und das Land erhält seine frühere Lage zurück. Die Häuser auf dem schwimmenden Lande sind auf Wurten gebaut, die auf dem festen Untergrunde

Abb. 143. Baltrum, Oſtdorf.
(Nach einer Photographie von A. Overbeck in Düſſeldorf.)

aufgeſchüttet ſind, und infolge des wechſelnden Waſſerſtandes bald auf Hügel erbaut zu ſein, bald in Vertiefungen zu ſtehen ſcheinen, da ſie von den Hebungen und Senkungen des ſchwimmenden Landes ja ſelbſt unberührt bleiben. Da aber auch der Untergrund, der die Wurten trägt, nicht ſehr feſt iſt, und dieſe letzteren erſt mit der Zeit beſtändiger werden, ſo ſenken ſich oftmals die auf neuen Wurten erbauten Häuſer oder ſie werden ſchief und müſſen dann geſchroben werden, meiſtens alle zehn Jahre. Darum ſind alte Wurten geſuchte Grundſtücke. Ähnliche ſchwimmende Ländereien haben auch das Atttänder Moor (bei Dammhauſen) und das Oldenburger Land an verſchiedenen Stellen aufzuweiſen.

Nahe bei Waakhauſen liegt das Marſchdorf Worpswede, von dem im nächſten Abſchnitt noch etwas eingehender die Rede ſein wird.

Südlich der Hamme trifft man ein weites Niederungsgebiet, das St. Jürgens-Land, ein großes Wieſenmoor, das von mehreren Kanälen und zahlloſen Gräben durchzogen wird, aber auch ſtellenweiſe größere Waſſerflächen neben einer Unmenge von „Braaken und Kuhten“ beſitzt. Es iſt 4569 Hektare groß. Vom Oktober bis April iſt das Land meiſt überſchwemmt, und ſelbſt im Sommer treten zuweilen noch Überflutungen ein. Das Leben der Bewohner hat ſich den Verhältniſſen angepaßt, und der Verkehr zwiſchen den einzelnen Wurten geſchieht faſt nur zu Boot. Die das Land durchquerende Landſtraße iſt im Winter meiſt nicht zu benutzen.

Die zahlreichen Waſſerläufe, welche das hier beſprochene Gebiet durchziehen, haben wir zum größten Teil ſchon da und dort kennen gelernt. Im Südoſten tritt die Eſte in unſer Gebiet, der weiter nördlich die Horneburg beſpülende Lühe, in ihrem Oberlauf Aue genannt, folgt, hierauf die durch den Etmer Schiffgraben mit der Oſte in Verbindung ſtehende Schwinge, die Oſte und die aus Aue und Göſche entſtandene Medem. Dieſe alle ſind der Elbe tributpflichtig. Im Weſten, als Nebenflüſſe der Weſer, treffen wir die Geeſte, die Lüne und die Drepte und noch weiter ſüdlich die Leſum, wie die Vereinigung der aus dem Moortande herauskommenden Hamme mit der langen, unſer Areal im Süden begrenzenden Wümme heißt. Größere Waſſerbecken weiſt der Nordweſten und Norden

Abb. 144. Baltrum, Weſtdorf.
(Nach einer Photographie von A. Overbeck in Düſſeldorf.)

Abb. 145. Baltrum, Pfahlwerk in Sturmflut.
(Nach einer Photographie von A. Overbeck in Düsseldorf.)

des Landes zwischen Elbe und Weser auf, so den Balksee, dem der Remperbach das Wasser des nördlichen Westerberges und der südlichen Wingst zuführt. Seine öde, unwirtliche und schwer zugängliche Umgebung hat ihn beim Volke zum Schauplatz schauriger Sagen gestempelt. Durch schöne Waldungen und liebliche Umgebung ist der See von Bederkesa ausgezeichnet, die Dahlemer, Halemmer und Flögelner Seen sind mit der Hadelner Aue verbunden, in der Nähe des Hymensees war im Mittelalter ein berühmter Falkenfang.

Neben den Gebilden des Diluviums und Alluviums, welche der Hauptsache nach den Boden des Landes zwischen Unterelbe und Unterweser bilden, treffen wir noch einige ältere Formationsglieder in unserem Gebiete an. Der Zechsteinletten von Stade ist bereits Erwähnung gethan worden. Am Südostrande der Wingst, bei Hemmoor, treten die Schichten der oberen weißen Kreide auf, welche daselbst die Veranlassung einer bedeutenden Cementfabrikation geworden sind, neben verschiedenen tertiären Sedimenten (eocäner Thon u. a. m.). Tertiäre Ablagerungen sind noch da und dort im Lande zerstreut.

Die wichtigeren Niederlassungen im Osten des Landes sind bereits aufgeführt worden. Von den Ortschaften im Inneren ist das beinahe central gelegene Bremervörde an der Oste, 1852 zur Stadt erhoben, die bedeutendste. Es lebt hauptsächlich von Ackerbau. Doch treibt es auch etwas Handel. Die Flut der Oste steigt bis hierher, so daß Bremervörde für die Elbschiffe zugänglich ist, die besonders Holz aus den benachbarten größeren Waldungen und Torf verfrachten und hauptsächlich in Hamburg absetzen, jährlich etwa 4500 Ewerladungen Torf und an 300 solcher mit Holz. Die Einwohnerzahl beträgt etwa 2920 Seelen. Zeven im Süden, ehemals Sitz eines Nonnenklosters vom Orden St. Benedikts, hat etwas über 1250 Bewohner. Es wird in der Kriegsgeschichte Niedersachsens oftmals genannt und ist durch den hier zwischen dem Herzog von Cumberland und dem Herzog von Richelieu am 8. September 1757 abgeschlossenen Vertrag (Konvention von Kloster Zeven) noch besonders bekannt geworden. Bederkesa, durch einen Schienenstrang mit Lehe verbunden, am gleichnamigen, schon weiter oben erwähnten See, mit einem Lehrerseminar, hat gegenwärtig etwa 1300 Einwohner. Reger Fabrikbetrieb und große industrielle Thätigkeit entfaltet das an der Süderelbe belegene, rasch aufblühende Harburg. Die gegenwärtig von 49000 Seelen bevölkerte Stadt hat einen bedeutenden Schiffahrtsverkehr; mehr als 700 Seeschiffe laufen jährlich im Harburger Hafen ein. Die Bahnlinie Hamburg-Hannover-Cassel berührt Harburg und überquert die zwischen dieser Stadt und Hamburg dahinziehenden beiden Elbarme auf zwei großen eisernen Brücken. Harburg ist ferner Knotenpunkt für die Linie nach Cuxhaven und nach Bremen. Letztere ist 114,5 Kilometer lang und führt über Buchholz und den im dreißigjährigen Kriege vielgenannten Flecken Rotenburg (2350 Einw.). Die Cuxhavener Bahn ist besonders wichtig, seit sie von Stade und von Cuxhaven Verbindung mit Bremerhaven hat. Die Lande am rechten Weserufer mit ihren Städten, Flecken und Dörfern werden wir im Anschluß an die Beschreibung von Bremen im folgenden Abschnitt kennen lernen.

XV.

Bremen und die Marſchlande am rechten Ufer der Weſer.

Das Gebiet der freien Handelsſtadt Bremen umfaßt ein Areal von 255,56 Quadratkilometer, von denen 23,12 Quadratkilometer auf die Stadt ſelbſt, 226,33 Quadratkilometer auf das Landgebiet des Freiſtaates fallen. Letzteres gliedert ſich in das Blocklland im Nordoſten, in das Hollerland im Oſten, in das Werderland im Nordweſten und das Niedervieland im Weſten. Im Süden der Stadt liegt dann noch das Obervieland. Der Boden des Freiſtaates beſteht aus Geeſt und aus Marſchland, im äußerſten Nordweſten nimmt auch Hochmoor an deſſen Zuſammenſetzung teil.

Bremens Lebensader iſt die Weſer (Oberweſer von Münden bis Bremen, Unterweſer von Bremen bis Bremerhaven, Außenweſer von Bremerhaven bis zur eigentlichen Mündung, den unterſten Flußtrichter begreifend). Früher konnten nur flachgehende Fahrzeuge nach Bremen hinaufgelangen. Da der Tiefgang der Schiffe mit der Zeit zunahm, die Verſandung des Weſerſtroms aber ſtärker wurde, ſo entſtand im ſiebzehnten Jahrhundert der Hafen von Vegeſack, 17 Kilometer ſtromabwärts von Bremen, aber ſchon bald darauf mußten größere Fahrzeuge noch weiter unterhalb, in Elsfleth und Brake, vor Anker gehen. Der aufblühende Handel der alten Hanſeſtadt verlangte gebieteriſch die Anlage eines geeigneten Hafens für Schiffe mit größerem Tiefgange, und ſo wurde um das Jahr 1830 ein ſolcher bei Bremerhaven gebaut, auf den wir ſpäter noch zurückkommen werden. Mit der Zeit trat aber der Umſtand deutlich zum Vorſchein, daß Bremen ſelbſt wieder zum Seehafen werden mußte, wenn es ſeine Stellung auf dem Weltmarkt ebenbürtig neben Hamburg, Amſterdam, Rotterdam und Antwerpen behaupten wollte. Nachdem ſich Bremen 1884 zum Zollanſchluß bereit erklärt hatte, ging man zuerſt an die Erweiterung der Hafenanlagen der Stadt. Unter der bewährten Leitung des Oberbaudirektors Franzius erſtand ſo in dem ein Areal von 90 Hektaren umfaſſenden Freibezirk der 22 Hektare große, 2000 Meter lange, 120 Meter breite und 7,8 Meter tiefe Freihafen mit ſeinen Verwaltungsgebäuden, Warenſchuppen, hydrauliſchen Kränen u. ſ. f. Den Hafen umſchließt eine große Kaimauer, deren Oberkante 5 Meter über Null, im ganzen 7,2 Meter hoch liegt, eine 5 Meter breite Sohle beſitzt und auf einem Pfahlroſt ſteht, der auf 30000 Rundpfählen von großer Stärke ruht. Die Geſamtkoſten des Zollanſchluſſes Bremens an das Reich wurden auf 34,5 Millionen Mark berechnet, wozu das Reich ſelbſt zwölf Millionen beigeſteuert hat. Und ſchon wieder iſt Bremen im Begriff, ſeine Hafenbauten mehr als zu verdoppeln und über 40 Millionen Mark für die Verbeſſerung ſeiner Verkehrsanlagen auszuwerfen. Durch die fortgeſetzte Korrektion der Unter- und der Außenweſer iſt dieſer Strom nämlich im Begriff, ſich zu einer Waſſerſtraße erſten Ranges zu entwickeln.

Die nutzbare Waſſertiefe der Unterweſer

Abb. 146. Haus in den Dünen von Ballrum.
(Nach einer Photographie von A. Overbeck in Düſſeldorf.)

bei gewöhnlichem Hochwasser betrug früher etwa 2,75 Meter. Infolge der nach den Plänen von Franzius ausgeführten und im Jahre 1887 in Angriff genommenen Korrektionsarbeiten war schon im Jahre 1894 eine nutzbare Wassertiefe von 5,4 Meter erreicht. Die Deckung der über 30 Millionen betragenden Kosten dieses riesigen Unternehmens wurde ebenfalls mit Beihilfe des Reiches erreicht, indem ein Reichsgesetz vom 5. April 1886 Bremen ermächtigt, auf der Strecke Bremen-Bremerhaven von allen über 300 Kubikmeter Raum besitzenden Schiffen eine Abgabe zu erheben, sobald Fahrzeuge mit fünf Meter Tiefgang dort

Abb. 147. Landungsbuhne von Baltrum.
(Nach einer Photographie von A. Overbeck in Düsseldorf.)

fahren könnten. Doch darf dieselbe nur von solchen Ladungen erhoben werden, welche aus See nach bremischen Häfen oberhalb Bremerhavens bestimmt sind oder von solchen Häfen nach See gehen, also nicht von den für die oldenburgischen Häfen Brake, Elsfleth u. s. s. bestimmten Schiffen.

Mit dem 1. April 1895 konnte diese Schiffahrtsabgabe zum erstenmal erhoben werden, und der Erfolg war der, daß an Stelle der 3 Schiffe mit 4,5—5 Meter Tiefgang, welche 1891 nach Bremen kamen, dies 1896 schon 300 waren, daß die Verzinsung des Anlagekapitals nicht, wie vorsichtig veranschlagt, nach 28 Jahren, sondern schon nach drei Jahren eintrat, und daß der Handel Bremens sich schon jetzt auf das Fünffache gehoben hat.

Infolge dieses überraschend günstigen Ergebnisses schlossen Preußen, Bremen und Oldenburg ein Abkommen miteinander, dahinzielend, die Außenweser unterhalb Bremerhaven auf acht Meter unter Niedrigwasser zu vertiefen, so daß die großen Kriegs- und Handelsschiffe bei ihrem Ein- und Auslaufen nicht mehr an die Zeit des Hochwassers gebunden sein werden. Die Ausführung der Arbeiten wurde Bremen übertragen, und die bisherigen Fortschritte derselben berechtigen zu den weitestgehenden Hoffnungen. Gleichzeitig mit dieser Unternehmung ist auch eine Erweiterung der Hafenanlagen in Bremerhaven in Angriff genommen worden.

Bremen besitzt gegenwärtig 517 Schiffe mit 556665 Registertonnen, darunter 225 Dampfer mit 285500 Registertonnen. Darunter sind, wie ebenfalls in der Hamburger Flotte, die größten Oceanriesen. Deutschland besitzt über 20 Dampfer von mehr als 10000 Tonnen, mehr, als irgend eine andere Nation der Erde.

Bereits im Jahre 1773 machte man von Bremen aus den ersten Versuch einer Fahrt nach Amerika, welcher mißlang, aber zehn Jahre später einen weiteren zur Folge hatte, der so günstig verlief, daß schon um 1796 etwa 70 Bremer Schiffe in der Amerikafahrt beschäftigt waren. Den im folgenden Jahrhundert sich rasch steigernden überseeischen Verkehr nahm auch Bremen wahr und trotz der damals noch geringen Erfahrungen und des allgemein herrschenden Mißtrauens gegen eine transatlantische Verbindung mittels Dampfschiffe erkannten Mitte der fünfziger Jahre weitblickende Bremer Kaufleute, an ihrer Spitze H. H. Meyer, die weltumgestaltende Bedeutung des Dampfes und gründeten im Jahre 1857 den Norddeutschen Lloyd mit drei Millionen Thaler Gold als Kapital. Die vier in England gebauten Dampfschiffe

„Bremen“, „New-York“, „Hudson“ und „Weser“ sind die ersten der neuen Gesellschaft gewesen, die gegenwärtig 69 Seedampfer, davon 10 im Bau, 36 Küstendampfer, davon ebenfalls 10 im Bau, 24 Flußdampfer, das Schulschiff „Herzogin Sophie Charlotte“ und 114 Leichterfahrzeuge und Kohlenprähme zählt, mit einem Gesamtraumgehalt von 506754 Registertonnen. Die großen neuesten Lloyddoppelschraubenschnelldampfer des Lloyd, „Kaiser Wilhelm der Große“ (Abb. 101—103) und „Kaiserin Maria Theresia“, werden mit Recht als ein Triumph des deutschen Schiffs- und Maschinenbaues geschildert und bilden den Gegenstand der Bewunderung der ganzen Welt. Der Norddeutsche Lloyd beherrscht heutzutage 20 Schiffahrtslinien, und zwar die Schnelldampferlinien Bremen-New-York und Genua-New-York, eine Postdampferlinie nach New-York, zwei Linien nach Baltimore, eine nach Galveston, zwei nach Brasilien, je zwei nach Argentinien und Ostasien, eine nach Australien, vier Zweiglinien im asiatischen Verkehr und vier europäische Linien. Am 1. Dezember 1899 verfügte der Norddeutsche Lloyd über ein Aktienkapital von 80000000 Mark, die Prioritätsanleihen der Gesellschaft betrugen 31050000 Mark, der Anschaffungspreis der vorhandenen Schiffe erreicht die Höhe von 143710000 Mark und deren Buchwert eine solche von 93530000 Mark.

Neben dem Norddeutschen Lloyd bestehen in Bremen zur Zeit noch sechs weitere Reedereien (Rickmers' Reismühlen, Reederei und Schiffbauaktiengesellschaft, 13000000 Mark Aktien- und 5000000 Prioritätsanleihenkapital; Deutsche Dampfschiffahrtsgesellschaft „Hansa“, 10000000 Mark Aktien-, 4950000 Prioritätsanleihenkapital u. s. f.).

Im Jahre 1897 betrug Bremens Einfuhr 2233212 Tonnen brutto, seine Ausfuhr 1161371 Tonnen brutto, das Gesamtgewicht seiner ein- und ausgeführten Handelswaren 3394583 Tonnen brutto, der Wert der Einfuhr 613500000 Mark, derjenige der Ausfuhr 385700000 Mark, der Wert der gesamten aus- und eingeführten Waren also 999000000 Mark. Im Jahre 1896 wanderten über Bremen aus 67040 Personen, 1897 deren 47000. Sehr bedeutend ist die Industrie und der Gewerbebetrieb Bremens, als Eisengießereien, Reismühlen, Jutespinnereien und Webereien,

Abb. 148. Alter Friedhof von Baltrum.
(Nach einer Photographie von A. Overbeck in Düsseldorf.)

Cigarrenfabrikation, Segelmachereien, Seilereien, Schiffswerften u. s. f.

Bremen wurde um 789 durch den heiligen Willebad gegründet und zum Bischofssitze erhoben, der vom heiligen Ansgar um 848 mit demjenigen von Hamburg vereinigt wurde. Unter dem starken Schutz der Kirche entwickelte sich die Stadt rasch weiter, die im zwölften Jahrhundert von Heinrich dem Löwen mehrfach hart bedrängt wurde. An dem Kampf der Welfen mit den Staufern nahm Bremen als kaisertreue Stadt teil. Schon im dreizehnten Jahrhundert war die Abhängigkeit vom Bischof fast völlig beseitigt, und die Stadt fing an, sich die Verkehrsfreiheit auf der Weser vertragsmäßig zu sichern und auch mit den Waffen zu erkämpfen. Schwere innere Zwistig-

Digitized by Google

keiten hatte Bremen im dreizehnten und vierzehnten Jahrhundert durchzumachen. Als Mitglied des Hansabundes hatte es zuweilen eine eigene Stellung gegenüber den übrigen Verbündeten inne, und seine Weigerung, sich dem Kampfe gegen Norwegen anzuschließen, trug ihm eine zeitweilige Ausschließung, die Verhansung, ein. Heinrich von Zütphen brachte ums Jahr 1522 die Reformation nach Bremen, das später ein Glied des schmalkaldischen Bundes wurde. 1623 errichteten die Oldenburger Grafen den Elsflether Zoll, gegen den Bremen jahrhundertelang vergebens Einspruch erhoben hat, und dessen Abschaffung erst im Jahre 1820 gelungen ist. 1646 wurde die Reichsunmittelbarkeit Bremens durch den Kaiser ausgesprochen, aber von den Schweden bestritten, denen das Erzstift durch den Westfälischen Frieden zugefallen war. Der kleine Staat führte deshalb zwei Kriege mit Schweden, die aber keinen Erfolg hatten. Als im Jahre 1741 das Erzstift in den Besitz des Kurfürsten von Hannover übergegangen war, wurde die Reichsunmittelbarkeit anerkannt, die aber durch schwere Opfer (Gebietsabtretungen) erkauft werden mußte. 1810 wurde Bremen dem französischen Kaiserreiche einverleibt und blieb bis 1813 die Hauptstadt des Departements der Wesermündungen. 1812 zählte Bremens Bevölkerung 35 000 Seelen. Seit dieser Zeit hat es, wie wir auch schon weiter oben gesehen haben, einen gewaltigen Aufschwung genommen, wozu die Gründung Bremerhavens 1827—1830 den ersten bedeutenden Anstoß gegeben hat. Die jetzt in Bremen gültige Verfassung stammt von 21. Februar 1854. Die Stadt zählt jetzt 152000 Einwohner.

Die Stadt Bremen liegt 74 Kilometer von der Nordsee entfernt, am rechten Ufer die ehemals von Wällen umgebene Altstadt, am linken die Neustadt. Auf den drei Hauptplätzen der Altstadt, dem Markt, dem Domshof und der Domsheide, konzentriert sich das Leben Bremens. Vom Markt gehen auch drei der bedeutendsten Verkehrsadern der Stadt, die Langen-, Ober- und Sögestraße ab. Derselbe gewährt ein malerisches Bild; hier liegt zunächst das gotische, 1405—1410 erbaute Rathaus mit einer um 1610 hinzugekommenen Renaissancefassade an der Südwestseite. An der Westseite des Hauses ist der Eingang zu dem durch Hauffs „Phantasien" weit und breit bekannt gewordenen Ratskeller, der mit Fresken von Arthur Fitger und mit Kernsprüchen von Hermann Allmers und anderen verziert ist (Abb. 104—116).

Vor der Südwestseite des Rathauses erblickt man die aus grauem Sandstein gefertigte Bildsäule des Roland, 5,5 Meter hoch, 1404 an Stelle einer hölzernen Statue des Paladins Karls des Großen hierhergestellt. Dem Rathause gegenüber steht das ehemalige Gildehaus der Kaufleute, 1537—1594 erbaut, jetzt der Sitz der Handelskammer, mit renovierter Fassade, und nahebei die im gotischen Stil gehaltene 1861—1864 errichtete Börse. Auf dem kleinen Platz zwischen Börse, Dom und Rathaus befindet sich der aus dem Jahre 1883 stammende Willhadibrunnen, auf dem die Statue des heiligen Willehad, von vier wasserspeienden Delphinen umgeben, zu sehen ist. An der Nordwestseite des Rathauses erhebt sich seit 1893 das von Bärwald modellierte Reiterstandbild Kaiser Wilhelms I.

Der dem Alter nach bis zu den ersten Anfängen Bremens hinabreichende Dom ist mehrfach umgestaltet worden. Das dem heiligen Petrus geweihte, 103 Meter lange, 40 Meter breite und 31 Meter hohe Gotteshaus ist reich an verschiedenartigen Kunstschätzen, darunter eine von der Königin Christina von Schweden geschenkte Kanzel, ein bronzenes Taufbecken aus dem elften Jahrhundert u. s. f. Es besitzt ferner eine vorzügliche Orgel. Eigenartig ist der unter dem Chor befindliche Bleikeller, in welchem die darin aufbewahrten Leichname — der älteste soll 400 Jahre alt sein — nicht verwesen.

Nördlich vom Dom breitet sich der Domhof aus, an welchem verschiedene, in architektonischer Beziehung hervorragende Baulichkeiten liegen, so der Rutenhof und das Museum. Südlich vom Dom kommt man zur Domsheide, die das ursprünglich für Gotenburg bestimmte Denkmal des Königs Gustav Adolph von Schweden ziert. Stattliche Gebäude umgeben den Platz, so das gotische Künstlervereinsgebäude mit geräumigen Sälen, das im Renaissancestil gehaltene Reichspostgebäude von Schwalbe, 1876 bis 1878 erbaut, und das Gerichts-

haus, ein Ziegelhausteinbau in deutscher Renaissance.

Von weiteren interessanten Bauten der Altstadt erwähnen wir hier noch die aus dem zwölften und dreizehnten Jahrhundert stammende Liebfrauenkirche und die St. Johannis-Kirche, ein reingotischer Backsteinbau aus dem vierzehnten Jahrhundert, die alte Klosterkirche der Franziskaner. Am nördlichen Ende der verkehrsreichen Obernstraße treffen wir auf die 1856 restaurierte gotische Ansgariikirche (1229—1243 erbaut) mit einem schönen Altarblatt von dem zwölften Jahrhundert, am nordwestlichen Ende der Altstadt, ist neuerdings renoviert worden und birgt ein schönes Marmorrelief von Steinhäuser, die Grablegung Christi. In der Langenstraße kann man noch eine Reihe interessanter Giebelhäuser beobachten, so das alte Kornhaus, das Stisserische Haus, das Essighaus u. s. s.

Die Brücken vermitteln den Verkehr aus der Altstadt in die Neustadt, im Nordwesten die auch für Fußgänger eingerichtete Eisenbahnbrücke, dann die 204 Meter lange eiserne Kaiserbrücke in der Mitte und die

Abb. 149. Strand von Norderney.
(Nach einer Photographie von E. Risse in Norderney-Bochum.)

Tischbein und einem 97 Meter hohen Turme. Davor steht eine von Steinhäusers Meisterhand geschaffene Marmorgruppe, der heilige Ansgar, der Apostel des Nordens, im Begriff, einem Heidenknaben das Joch abzunehmen. Gegenüber erblicken wir das alte Gildehaus der Tuchhändler, mit schöner Renaissancefassade. Dasselbe zeigt eine besonders schöne Eingangshalle mit den lebensgroßen Porträts bremischer Bürgermeister und Ratsherren und geräumige Säle (großer Saal und Kaisersaal). Zur Zeit ist das Haus der Sitz der Gewerbekammer von Bremen. Die Stephanikirche, eine in Kreuzform gehaltene romanische Pfeilerbasilika aus ebenfalls eiserne 137 Meter lange und 19 Meter breite Große Brücke im Süden. Am Rande der Altstadt ziehen sich die vom zickzackförmigen Stadtgraben umspülten und von Altmann geschaffenen Wallanlagen an Stelle der ehemaltgen Festungsumwallungen hin, die, umrahmt von schönen Villen, mit den vor der Kontreskarpe belegenen Vorstädten durch sechs nach den alten Stadtthoren benannten Übergängen verbunden sind. Auf den Wallanlagen stehen das Stadttheater, die Kunsthalle mit der Gemäldesammlung, meist von der Hand moderner Meister, und schönen plastischen Kunstwerken, das Denkmal für die im Feldzuge 1870

bis 1871 gebliebenen Söhne Bremens, das Marmorstandbild des Astronomen Olbers, die Büste Allmanns und Steinhäusers Marmorvase mit der Reliefdarstellung des sogenannten „Klosterochsenzuges“. Am südlichen Ende befindet sich ein kleiner Hügel mit schönem Blick auf die Weser und die Neustadt, die Allmannshöhe.

Jenseits des Stadtgrabens gelangt man in die von geschmackvollen Häusern und Villen — meist Einfamilienhäusern — gebildeten neuen Stadtteile mit schönen Kirchenbauten (St. Remberti, Methodistenkirche, Friedenskirche), und Brunnen (Centaurbrunnen), sowie dem großen Krankenhause (am Ende der mit Ulmen bepflanzten Humboldtstraße). Am Körnerwall, nahe bei dem an der Weser sich hinziehenden Osterdeiche steht ein Miniaturbronzestandbild Theodor Körners. In der Nähe des geräumigen Hauptbahnhofes trifft man das städtische Museum für Natur-, Völker- und Handelskunde, 1891—1893 erbaut, mit den vereinigten städtischen Sammlungen, die äußerst sehenswert und sehr wertvoll sind; daneben erhebt sich die Stadtbibliothek, ein holländischer Renaissancebau, mit 120000 Bänden. Ueber dem Bahnhof hinaus führt der Weg zum Herdenthorfriedhof und zu dem 136 Hektare großen, wundervoll angelegten Bürgerpark mit herrlichen Waldpartien, Wildgehege, Meierei und dem äußerst behaglichen Parkhause, das Wirtschaftszwecken dient.

Der Freibezirk mit dem 7,8 Meter tiefen Freihafen liegt vor dem Stephanithor, im Nordwesten der Altstadt, nahebei das Haus Seefahrt, ein Asyl für alte Seeleute und deren Witwen, mit Fresken von Fitger im Hauptsaale. Über dem Thorwege liest man die Inschrift: „Navigare necesse est, vivere non necesse est.“ Am Freibezirk sind ferner eine Reihe bedeutender gewerblicher Anlagen, so die Reparaturwerkstätten des Norddeutschen Lloyd, die Werkstätten und Werft der Aktiengesellschaft Weser, Reismühlen u. s. f.

Die von 1622—1626 angelegte Neustadt weist keine große Besonderheiten auf. Im Barockstil erbaut, erhebt sich dort am Weserstrom die aus dem Ende des siebzehnten Jahrhunderts stammende St. Pauli-Kirche und die 1822 gegründete Seefahrtsschule. In der Neustadt befinden sich auch die Kasernen.

Bremens Umgebung ist reich an großen und wohlhabenden Dörfern, welche teilweise beliebte Ausflugsorte seiner Bevölkerung sind. Mittels Dampfboot sowohl, als auch durch die Bahn ist das rechts von der Weser befindliche, über 4000 Einwohner besitzende, von den Landhäusern reicher Bremer Bürger umgebene Vegesack zu erreichen, mit bedeutender Industrie (Schiffswerften, Bootsbauereien, Tauwerkfabriken, Baumwollenspinnereien u. s. f.). Eine Fischereigesellschaft für Heringsfischerei besteht hier ebenfalls. In der Nähe sind die schöne Villen und Gärten besitzenden Orte Blumenthal und Rönnebeck. Auf der Bahnfahrt nach Vegesack erblicken wir bei Oslebshausen die große bremische Strafanstalt; bei Burglesum zweigt die Bahn nach Geestemünde und Bremerhaven ab. Osterholz-Scharmbeck mit regem gewerblichen Betriebe (Cigarren und Eisenwaren) an dieser Linie ist die Eisenbahnstation für die Malerkolonie Worpswede.

Letzteres ist ein freundlicher Ort am Weyersberge, von dessen mit einem Denkmal des Moorkommissars Findorf geschmückten Höhe man einen weiten Rundblick genießen kann. Wie eine Insel steigt die Erhebung aus der weiten Ebene auf, die im Hintergrunde von den blauen Linien der Geesthöhen begrenzt wird. Aus der Ferne winken die Türme der alten Hansestadt an der Weser herüber.

Den Künstlern, die dort schaffen, den „Worpswedern“, ist die Natur, mit welcher sie dauernd zusammenleben, aufs innigste vertraut. „Und doch ist nicht photographisch korrekte Wiedergabe, sondern die stark persönliche Auffassung, das Temperament für diese Worpsweder Bilder charakteristisch. Daher das Befremden des Beschauers, der ein solches Bild der wohlbekannten heimischen Natur verlangt, wie er es sieht. Daher die packende Wirkung auf den, welchem die Persönlichkeiten in der Kunst (und vielleicht auch in Wissenschaft und Leben) alles sind. Denn was uns sterblichen Menschen erreichbar und nötig, ist subjektive Wahrhaftigkeit, nicht objektive Wahrheit“ (Gildemeister).

Durch die so stimmungsvollen Bilder Fritz Overbecks, Fritz Mackensens, Otto Modersohns und Heinrich Vogelers ist die landschaftliche Scenerie um Worpswede weit

Abb. 150. Kaiſerſtraße in Norderney.
(Nach einer Photographie von E. Riſſe in Norderney-Bochum.)

in der Welt bekannt geworden. Freitich, wer etwas von der Worpsweder Malerkunſt ſehen will, wird in München oder in Dresden mehr davon finden, ats in Worpswede ſetbſt. „Was dort ſichtbar iſt," ſagt Gitdemeiſter, „ſind die Ateliers der Maler — von außen."

An Otdenbüttet und Stubben, ſowie an Loxſtedt mit ſeiner großen Torfſtreufabrik vorbei wird die hannoverſche Stadt Geeſtemünde am linken Uſer der Geeſte, die hier in die Weſer mündet, erreicht. Der 17500 Einwohner beſitzende Ort iſt 1857 von der hannoverſchen Regierung angelegt worden, um Bremerhaven Konkurrenz zu machen, von dem es nur das Geeſteflüßchen trennt. Geeſtemünde verfügt über einen geräumigen Hafen, 506 Meter tang, 117 Meter breit, mit hydrauliſchen Hebevorrichtungen u. ſ. ſ., der mit der Weſer durch einen Vorhafen und eine mächtige Kammerſchteuſe mit Ebbe- und Ftutthoren, die 67 Meter tange Schiffe aufnehmen kann, betreibt ferner eine aufblühende Hochſeefiſcherei und beſitzt Schiffswerften und Trockendocks (Abb. 117).

Bremerhaven iſt an der Stelle der atten ſchwediſchen Feſte Kartsburg entſtanden, die Karl XII. 1673 durch ſeinen Artillerieoberſten Melle anlegen ließ. Dahinter ſollte ſich eine neue Handetsſtadt mit Namen Karlsſtadt erheben, von der bereits einige wenige Häuſer ſtanden, als ein vereinigtes Korps von Dänen, münſteriſchen, celliſchen und wotfenbütteliſchen Truppen vor Kartsburg erſchien, dasſetbe belagerte und größtenteils zerſtörte. Ein ſpäterer Wiederherſtellungsverſuch ſcheiterte, und die furchtbare Weihnachtsflut im Jahre 1717 that den Reſt. Durch Vertrag vom 11. Januar 1827 trat Hannover das Gebiet des heutigen Bremerhavens an Bremen ab (für 73658 Thaler 17 Groſchen 1 Pfennig), wofür Bremen ſich verpflichtete, hier einen Seehafen anzulegen. Bald darauf fing man an, und am 12. September 1830 lief ats erſtes Schiff das amerikaniſche Fahrzeug Draper im neuen Hafen ein. Dem damatigen Bürgermeiſter Smidt von Bremen hat man im Jahre 1888 auf dem Markte des von ihm gegründeten 1853 zur Stadt erhobenen Ortes ein Denkmat aufgerichtet.

Das raſche Emporbtühen Bremerhavens iſt aufs innigſte verknüpft geweſen mit dem großen Ausſchwung, den Bremens Handel ſeit 50 Jahren genommen hat, wie wir weiter oben ſchon betont haben. Zur Zeit hat die Bevölkerung der Stadt die Zaht von 20000 Menſchen erreicht. Drei mächtige, durch Deiche gegen Sturmfluten

wohlgeschützten Dockhäfen, der Alte Hafen (jetzt 730 Meter lang und 100 Meter breit) südlich belegen und 1830 in Betrieb genommen, der 1851 eröffnete Neue Hafen in der Mitte (840 Meter lang und 100 Meter breit) und als nördlichster der 1876 dem Verkehr übergebene Kaiserhafen, der 1897 bedeutend vergrößert worden ist und den größten Schiffen Einfahrtsgelegenheit bietet — die neue Kaiserschleuse hat eine Länge von 215 Meter, 26 Meter Breite und 10,56 Meter Tiefe — bilden die 34 Hektare große Wasserfläche des Hafens. Zum Freihafengebiete, das nach dem Anschluße Bremens an den Zollverein geblieben ist, gehören der Kaiserhafen und der nördliche Teil des Neuen Hafens.

Bremerhaven ist mit breiten und regelmäßigen Straßen angelegt. Die etwa 70 Meter hohe Turmspitze seiner schönen, gotischen Kirche dient weithin auf der Weser dem Schiffer als Wahrzeichen (Abb. 118). Von großem Interesse ist auch ein Besuch im 1849 erbauten Auswandererhause, das zur Aufnahme der Auswanderer vor ihrer Einschiffung dient und von mustergültiger Einrichtung ist. Es kann 2000 Auswanderer zugleich beherbergen.

„Meine Besuche dieses Hauses," so erzählt Hermann Allmers, „gehören zu den interessantesten Erinnerungen meines Lebens, und manche Stunde schon trieb ich mich umher unter dem bunten Gewimmel, das von unten bis oben seine Räume füllte, mischte mich unter die Gruppen der Männer und Frauen, frischen Burschen und rosigen Mädchen, redete freundlich mit ihnen und fragte sie wohl mit Freiligrath:

O sprecht! warum zogt ihr von dannen?
Das Neckarthal hat Wein und Korn;
Der Schwarzwald steht voll finstrer Tannen,
Im Spessart klingt des Älplers Horn.

Da hab' ich denn manch tiefen Blick ins Menschenherz gethan, war's nun in ein hoffnungsfreudiges oder in ein armes, halb verzweifelndes, und oft Niegeahntes hab' ich vernommen."

Unmittelbar grenzt im Norden Bremerhavens der hannoversche Flecken Lehe mit 22 000 Einwohnern an die Stadt. Sowohl die Eisenbahn als auch eine teilweise elektrisch betriebene Straßenbahn verbinden beide Orte miteinander. Die Einfahrt in die Unterweser wird durch starke Befestigungen beherrscht, die auf beiden Seiten des Stromes aufgeworfen sind. Sieben Leuchttürme, zwei Leuchtschiffe und mehrere Leuchtbaken bezeichnen zur Nachtzeit das Fahrwasser des Weserstromes. Der Hohewegsleuchtturm und derjenige auf Rotesand sind besonders erwähnenswert. Der erstere von beiden erhebt sich im Dwarsgatt, und seine Laterne leuchtet aus einer Höhe von 35 Metern über das Wasser. Der Rotesandleuchtturm im offenen Meere wurde 1885 fertiggestellt und steht 14 Meter tief im Sande auf Caissons. Sein Laternendach erhebt sich 28,4 Meter über Hochwasser. Beide Leuchttürme sind mit Telegraphenstationen versehen.

Abb. 151. Seesteg in Norderney.
(Nach einer Photographie von E. Risse in Norderney-Bochum.)

Nördlich von Bremen, zwischen Lesum und Neuenkehn, tritt die Geest an das rechte Weserufer heran, alsdann begrenzt wiederum Marschland in der Breite von 5—7 Kilometer und mehr den Strom. Dieser schmale Marschstrich zerfällt in das Land Osterstade im Süden, etwa

Abb. 152. Ausblick von den Dünen in Norderney.

von Rade im Amte Blumenthal an bis zum Lande Wührden. Osterstade gehört zu Hannover, das nicht einmal eine Quadratmeile große Land Wührden dagegen ist oldenburgisches Gebiet. Dann folgt nördlich von Wührden das hannoversche Vieland, ein schmaler, aber sehr fruchtbarer Marschrand, der sich bis zum Geestesluß hinzieht. Die vier sehr wohlhabenden Dörfer, die dazu gehören, liegen alle auf der Geest selbst. Daran schließt sich wiederum weiter nach Norden zu das uns bereits bekannt gewordene Gebiet von Geestemünde und Bremerhaven, und dann kommt schließlich als nördlichstes der Marschlande am rechten Weserufer das Land Wursten.

Osterstade — der Name will so viel besagen als das östliche Sedingerland — unterscheidet sich eigentümlich auf den ersten Blick von den meisten Marschlanden. „Es trägt den Charakter einer einzigen weiten, üppiggrünen, von zahllosen Wassergräben nach allen Richtungen durchschnittenen Ebene, die, als fast durchweg kräftiges Weideland, von tausend buntscheckigen Rindern belebt wird. Hier und dort inmitten der weiten grünen Flächen ein paar Kornfelder; alle halbe Stunde ein buschreiches Dorf, meistens in der Nähe des Deiches, und endlich die großen Bauernhöfe, nicht wie in anderen Marschen einzeln umhergestreut, sondern fast alle im Weichbilde der Dörfer selbst liegend, die dadurch ein stattliches Ansehen erhalten. — Außer den Bäumen, welche die Häuser beschatten, und außer einer langen Reihe hoher Weiden der äußeren Deichbärme trifft das Auge selten auf Baumwuchs, da die Wege hier nicht, wie in anderen Marschen mit solchen bepflanzt sind." So beschreibt Hermann Allmers seine engere Heimat! Bei Alisni, dem jetzigen Dorfe Alse im oldenburgischen Kirchspiele Rodenkirchen, überschritt Karl der Große 797 die Weser und betrat Osterstade beim Dorfe Rechtenfleth, das, nebenbei bemerkt, Hermann Allmers' Wohnsitz ist. Von hier aus zog er über Stotel nach Bederkesa und von dort ins Hadelner Land, dessen sächsische Bewohner er nach hartnäckigem Widerstand bezwang. Nahe bei Bederkesa wurde im Jahre 1855 eine lange Holzbrücke im Moor entdeckt, wie man meint, ein Denkmal dieses Heereszuges. Von den männlichen Bewohnern wird hier, wie übrigens auch noch in anderen Marschgebieten, der Springstock, in Osterstade „Klubenstock" benannt, benützt, den wir schon bei den Bauern Eiderstedts kennen gelernt haben. Im Süden Osterstades herrscht das rein niedersächsische

Element vor, im Norden das gemiſcht frieſiſche, in Wührden dagegen tritt das Frieſiſche im Geſichtstypus, im Charakter und in dem Namen der Bewohner ſchon ungleich merklicher hervor und läßt den Wührdener ſchon bedeutend derber, ſelbſtändiger und entſchloſſener auftreten, als ſeinen ſüdlichen Nachbar, den Allmers, dem wir hier weiter folgen, als den in politiſcher Hinſicht allerzahmſten, gleichgültigſten und allertoyalſten ſämtlicher Marſchbewohner ſchildert. In Wührden und in den Marſchen der nördlich davon in die Weſer mündenden Lune iſt reger Ziegeleibetrieb, da der ſchwarze Marſchthon ſich ſehr gut dazu eignet und ſehr harte und dauerhafte Mauerſteine liefert, die faſt durchweg von Arbeitern aus dem Lippeſchen hergeſtellt werden.

Das Vietand — vom altfrieſiſchen, mit „Sumpf“ gleichbedeutendem Worte „Vie“ — iſt die Übergangsregion von der Fluß- zur Meeresſtrandflora. Das Rohr nimmt ab, und dafür zeigen ſich das Löffelkraut und andere Pflanzen des Meeresſtrandes. In landwirtſchaftlicher Beziehung ſteht dieſer kleine Marſchdiſtrikt oben an. Die Nähe von Bremerhaven, Geeſtemünde und Lehe, der vortrefflichen Abſatzgebiete für die Produkte des Vietandes, trägt ungemein viel zu deſſen ſtetig wachſendem Wohlſtande bei.

Das Land Wurſten iſt faſt gänzlich von Seemarſch gebildet, doch tritt in ſeinem nördlichen Teil, der vom Hamburger Amte Ritzebüttel eingenommen wird, die Geeſt bis an den Elbſtrom heran. Die Marſch Wurſtens grenzt unmittelbar an das Geeſtland, deutliche Randmoore fehlen hier. Dem ſüdlichen Teil des Landes liegt auf dem linken Weſerufer der Langlütjenſand gegenüber, vor dem mittleren und nördlichen Teile desſelben breiten ſich weitausgedehnte Watten aus. Beſonders feſt iſt der Seedeich gebaut; in ſeiner jetzigen Stärke wurde derſelbe erſt in den vierziger Jahren des neunzehnten Jahrhunderts errichtet und durch einen großen Umzug ſämtlicher Bauern Wurſtens zu Pferd und zu Wagen, durch einen feierlichen Gottesdienſt in der Hauptkirche des Landes zu Dorum und durch ein Feſteſſen eingeweiht. „In ſeiner Grundfläche 160 Fuß breit und nahe an 30 Fuß in ſeiner Höhe haltend, ſteht der Wurſter Deich wohl als der ſtärkſte Seewall der Provinz Hannover da. An ſchönen Sommertagen auf ihm zu luſtwandeln iſt einer der intereſſanteſten Genüſſe, gehoben durch die überraſchenden Kontraſte des ſegeltragenden Fluſſes, des mövenumſchwärmten Watts und des fruchtbaren Landes mit ſeinen auffallend zahlreichen Kirchtürmen, Höfen und Dörfern im wogenden Saatenmeere“ (Allmers). Wurſten iſt 3,97 Quadratmeilen groß (= 21 797 Hektaren) und hat eine Bevölkerung von 9000 Seelen, ſo daß auf die Quadratmeile 2264 Menſchen kommen. Dorum mit etwa 1850 Bewohnern iſt ſein Hauptort und liegt etwa in der Mitte zwiſchen den vier ſüdlichen Kirchſpielen (Imſum, Wremen, Mulzum, Miſſelwarden) und den vier nördlichen (Padding büttel, Midlum, Cappel und Spieka). Die Kirchen ſind klein und niedrig, an der Weſtſeite mit einem dicken ſtumpfen Turm verſehen und aus einem cyklopiſchen Mauerwerk von unbehauenen Findlingen aufgeführt. Der Boden Wurſtens iſt heller und ſandiger als in den oberen Weſer- und Elbmarſchen, daher geeigneter zum Ackerbau, der die Haupterwerbsquelle der Bewohner bildet;

Abb. 158. Im Bade von Norderney.
Nach einer Photographie von E. Riſſe in Norderney-Bochum.)

nur im Süden des Landes wird auch Viehzucht getrieben. Der Name bedeutet so viel als das Land der auf den Wurten (Werften) sitzenden Bauern, der „Wurtsassen“, „worsati“ der lateinischen Schriftsteller, und des Plinius bekannte Beschreibung von unserer Nordseeküste paßt ganz für die ersten Ansiedelungen der Wurster, die sich schon in frühen Zeiten zu einem kühnen Seeräubervolk ausgebildet hatten. Die Bevölkerung ist rein friesischer Abkunft, und noch bis in die Mitte des achtzehnten Jahrhunderts hinein hatte sich in Wursten die friesische Sprache erhalten, die jetzt nur noch in den

Abb. 154. In den Dünen von Norderney.
(Nach einer Photographie von E. Risse in Norderney-Bochum.)

Namen der Einwohner und der Ortschaften klingt. Von den alten Rechten der Wurster ist noch vielerlei erhalten geblieben, so die Landesversammlung zu Dorum, welche die Verwaltung der inneren Angelegenheiten des Landes, wie das Deich- und Sielwesen zu regeln hat.

Zwei große Übelstände im Lande Wursten, die sich übrigens auch in den übrigen Marschlanden mehr oder weniger fühlbar machen, sind das Marschfieber und der Mangel an gutem Wasser, so daß besonders in letzterer Hinsicht Winterkälte und dürre Sommer große Not hervorrufen.

Ihre besondere Freiheitsliebe und ihren großen Unabhängigkeitssinn haben die Wurster von alters her in vielen Kriegen bewährt, die meist von seiten der Bremer Erzbischöfe zu ihrer Unterwerfung gegen sie geführt worden sind, und selbst schreckliche Niederlagen, die sie erleiden mußten, und die argen Verwüstungen ihres Landes durch den Feind (1516 und 1526) hielten sie nicht ab, den Kampf für ihre Selbständigkeit immer wieder von neuem zu beginnen. In der Mitte des sechzehnten Jahrhunderts trat in der Geschichte des Landes Wursten ein Wendepunkt ein. Des langen Haders und Kämpfens müde, entschlossen sie sich, dem Bremer Erzbischof billige Steuern zu zahlen, der dafür ihre Rechte anerkannte und gewährleistete. Später kam Wursten dann unter das schwedische, hierauf unter das dänische Scepter, im Jahre 1715 aber unter den Schutz des Kurhuts von Hannover. Seither hat es die Geschicke dieses letzteren Landes geteilt.

Eine 44 Kilometer lange Eisenbahnlinie verbindet nunmehr, das Land Wursten durchziehend, Geestemünde über Lehe, Imsum, Dorum u. s. f. mit Cuxhaven. Letzteres ist ein emporstrebender Flecken im hamburgischen Amte Ritzebüttel und seit 1872 mit dem gleichnamigen letzteren Orte

vereinigt. Gegenwärtig zählt es 6200 Einwohner, verfügt über große im letzten Jahrzehnt erbaute Hafenanlagen (Anlegestelle für die Dampfer der Hamburg-Amerika-Linie), eine Lotsenstation und hat zugleich auch ein früher vielbesuchtes, später durch die Konkurrenz der Seebäder auf den ostfriesischen Inseln etwas herabgekommenes, neuerdings aber wieder im Aufschwung begriffenes Seebad (Abb. 88 u. 89). Am Ende der Alten Liebe, der Strandpromenade Cuxhavens, steht ein 25 Meter hoher Leuchtturm; draußen an den äußersten Mündungen der Elbe erheben sich zwei weitere Leuchtfeuer auf der kleinen Marschinsel Neuwerk, nordwestlich von dieser bezeichnet die „Rote Tonne" die Einfahrt in den Strom. Starke Küstenbefestigungen etwas nördlich von Cuxhaven verteidigen diese letztere. Ganz an der Nordspitze des Landes liegen endlich noch die kleinen unbedeutenden Orte Döse auf Marschland und Duhnen auf Geest, in welchen in neuerer Zeit Kinderhospize entstanden sind.

XVI.

Das Küstengebiet Oldenburgs und Ostfrieslands. Die ostfriesischen Inseln.

Ein schmales Band Landes trennt die Weser vom Jadebusen. Es hat einmal eine Zeit gegeben, in der die Weser in mehrere Arme geteilt sich in die Nordsee ergoß und im Westen des gegenwärtigen Stromes die Entwickelung einer großen Deltabildung verursacht hatte. Das war in den Tagen, da der Jadebusen noch festes Land war, und bevor noch die Meeresfluten das Land Rustringen durchbrochen und diese 190 Quadratkilometer große Meereseinbuchtung geschaffen hatten, deren heutige Gestaltung erst in historischer Zeit vollendet worden ist. Soll doch die sogenannte Eisflut vom 17. Januar 1511 noch fünf Kirchspiele mit Mann und Maus alldort verschlungen haben.

Durch spätere Anschlickung, Verschlemmung und wohl auch durch die Arbeit fleißiger Menschenhände ist dieses Weserdelta in der Gegenwart verschwunden, wenn auch die einzelnen Arme desselben in der orographischen Beschaffenheit des Landes sich noch nachweisen lassen. Die Weser fließt heutzutage als ein breiter Strom nach der Nordsee, dessen Fahrwasser sich dicht an der Küste Oldenburgs hinzieht, hier und dort mit Sanden und Platen in ihrem Bette, wie beispielsweise die Strohauser Plate, die Luneplate u. s. s. Bei Geestemünde hat der Strom bereits eine Breite von 1325 Meter. Nordwestlich von Bremen legen sich die Marschen des Stedinger Landes an das linke Weserufer, denen weiter nördlich diejenigen des Stadlandes, und nach diesen das Butjadingerland folgen. Dem Nordosten und dem Norden der Halbinsel zwischen Weser und Jade lagern sich Watt- und Sandbildungen vor, der uns schon bekannte Langlütjensand im Osten, das Solthörner Watt, der Hohe Weg und die Alte Mellum im Norden. Westlich wird dieses Areal vom Jadebusen selbst und dann weiter nach Süden von großen Mooren umrandet. Derjenige Teil des Großherzogtums Oldenburg, der in das Bereich unserer Betrachtungen fällt und südlich etwa von der Bahnlinie begrenzt wird, welche von der Landeshauptstadt nach Leer führt, besteht aus Geestland (Ammerland) mit der Wasserfläche des Zwischenahner Meeres und daran liegenden großen Moorgebieten (Jührdener Feld), während die östliche Grenze des Oldenburger Küstenlandes in seinem südlichen Teil vom Lengener Moor bezeichnet wird, das mit dem großen Hochmoor Ostfrieslands im Zusammenhang ist. Der an der Jade belegene nördliche Teil besteht wiederum aus Alluvionen. Es ist das Jeverland.

Moore in überwiegendem Maße und dann Geest setzen Ostfrieslands Boden zusammen, der im Norden und Westen, an der See, am Dollart und am äußeren Mündungstrichter der Ems von Marschen und diesen vorgelagerten Watten umsäumt wird, über welchen hinaus die Wellen der Nordsee das Band der ostfriesischen Inseln bespülen.

Bäche und Flüsse in großer Zahl entwässern das ganze Areal zwischen Weser und Ems, von denen die an der Stadt Oldenburg vorbeiziehende und bei Elsfleth in die Weser fallende Hunte und die unweit von Leer in die Ems sich ergießende Leda die beiden bedeutendsten sind. Auch der 22 Kilometer lange Küstenfluß der Jade, welcher aus dem Vareler Hochmoor kommt und sich in den gleichnamigen Meerbusen wirft, mag hier noch erwähnt werden.

Das Stedinger Land besteht aus sehr tiefliegenden und vielfach den Überschwemmungen ausgesetzten Marschen, in denen viel Hafer, Hanf und Weiden gebaut und kultiviert werden, letztere um als Korbweiden, Faßbänder, zu Schlengen u. s. f. Verwendung zu finden. Die Entwässerung des Landes wird von großen, aus Steinen gebauten und einer Anzahl kleinerer wasserhebender Windmühlen besorgt. Großer Reichtum herrscht im Stedinger Lande nicht, dagegen ist aber auch kaum wirkliche Armut unter der dortigen, äußerst intelligenten, soliden und wohlgesitteten Bevölkerung zu finden, die ein beträchtliches Kontingent der Seeleute für die Weserhäfen abgibt. Wer nicht Landmann oder Handwerker ist, fährt zur See. Am Einfluß der Hunte in die Weser liegt an der Eisenbahn von Hude, einem Knotenpunkt an der Linie Bremen-Oldenburg-Leer, nach Nordenham, die kleine Stadt Elsfleth, wo früher ein wichtiger Weserzoll erhoben wurde, ein Schiffbau, Schiffahrt und Handel treibender Ort mit Navigationsschule. Hier schiffte sich am 7. August 1809 der Held von Olfers und von Quatrebras, Herzog Wilhelm von Braunschweig, mit dem Häuflein seiner Getreuen am Schlusse seines Zuges durch das vom Feinde besetzte deutsche Land ein. Eine gotische Steinpyramide erinnert an diese Begebenheit.

Zwischen der Hunte und dem Südrande des Stadlandes heißt das Land Moorriem, zu dem Elsfleth eigentlich schon gehört. Etwa elf Kilometer nördlich von dieser Stadt erscheint Brake (mit über 4000 Einwohnern), Station der Bahn nach Nordenham und durch eine Zweigbahn mit Oldenburg verbunden, eine gewerbreiche und viel Schiffahrt treibende Hafenstadt, in den Jahren 1848 und 1849 die Hauptstation der deutschen Kriegsflotte, in früherer Zeit ein wichtiger Ausfuhrort für das nach England verschiffte Butjadinger Vieh, worin ihm nun Nordenham den Rang abgelaufen hat.

Stadland trägt den Charakter der Flußmarsch, während Klima und Strandflora die Marschen Butjadingens als völlige Seemarsch kennzeichnen, die rings vom Salzwasser bespült werden. Auch hier steckt im Untergrunde des Bodens jener kalkreiche Schlick, wie in der Hadelner Marsch, den man ebenfalls zur Aufbesserung der Bodenoberfläche benützt, indem man denselben heraufbringt, eine Arbeit, die hier „wühlen" genannt und etwas anders ausgeführt wird, als in den Elbmarschen. Stadland treibt mehr Viehzucht als Ackerbau, in Butjadingen herrscht letzterer vor. Die Marschhöfe sind gut gepflegt, und die Wohnstätten sind nicht nur zu zahlreichen kleinen Dörfern vereinigt, sondern auch als Einzelhöfe, dann aber fast immer an den Hauptstraßen des Landes reihenweise angeordnet, vorhanden. Die Bauart der Häuser ist meist die uns schon als Hauberg, hier „Berg" genannt bekannt gewordene. Butjadingen und Stadland gehörten zu dem durch die Meeresfluten teilweise verschlungenen Land Rustringen, einem der sieben zu einem Bunde vereinigten friesischen Seelande, die ihre Versammlungen bei Aurich unter dem Upstallsboom abhielten.

Golzwarden, in der Geschichte des Landes viel genannt, Rodenkirchen mit seiner alten Kreuzkirche und Atens, wo die erste der von den Bremern erbauten Zwingburgen sich erhob, sind wichtige Orte unseres Gebietes. Bei Atens liegt das durch eine

Abb. 155. Leuchtturm von Norderney.
(Nach einer Photographie von E. Riffe in Norderney-Bochum.)

Dampffähre mit Geestemünde in Verbindung stehende Nordenham, ein Hochseefischereihafen. Die dortige Dampffischereigesellschaft „Nordsee“ hat in den drei ersten Monaten des Jahres 1900 2 100 500 Kilogramm Seefische auf den Markt gebracht (im gleichen Zeitraume 1899 1 648 000 Kilogramm), was etwa dem Schlachtgewicht von 21 000 fetten Schweinen entsprechen würde. Blexen, Burhave, an dessen Kirchenmauer das alte Rustringer Landesmaß, eine Rute von 22 Fuß Länge, eingehauen ist, und Langwarden befinden sich noch weiter nördlich.

nach Varel führt über Delmenhorst nach Oldenburg. Hier zweigt der Schienenstrang nach Wilhelmshaven ab, welcher Varel berührt.

Das industriereiche Delmenhorst mit über 12 500 Einwohnern, an der Delme, liegt zwölf Kilometer westlich von Bremen und hat große Cigarren- und Korkfabriken. Im Amte Delmenhorst selbst gibt es viele Korkschneidereien. Auch die Linoleum-Industrie Delmenhorsts ist von großer Wichtigkeit. Bei Grüppenbühren befindet sich der berühmte Eichenwald Hasbruch, der zusammen

Abb. 156. Jever.

(Nach einer Photographie von Kommler & Jonas in Dresden.)

Beim letztgenannten Orte wendet das Land um, und über die Kirchdörfer Tossens, Eckwarden, Stollhamm und Seefeld kommen wir längs der durch starkes Mauerwerk von hartgebrannten Ziegeln und sonstige Befestigungsmittel geschützten mächtigen Deiche am Ufer der Jade nach dem freundlichen, 5000 Seelen zählenden Städtlein Varel, das bedeutende Fabriken, so Spinnereien, Webereien, Färbereien, auch Eisengießereien und Maschinenfabriken, außerdem Viehhandel hat und ebenso regen Schiffsverkehr in seinen vom Vareler Siel gebildeten Hafen betreibt.

Die direkte Bahnverbindung von Bremen

mit dem Urwald von Neuenburg im Jadegebiete im nördlichen Deutschland seinesgleichen sucht. „Echt urwaldschauerlich weht es uns an,“ wenn wir diesen prächtigen Wald mit seinen urgewaltigen Stämmen betreten, deren es so gewaltige gibt, daß sechs Männer sie kaum umklaftern können. Nach den Jahresringen zu urteilen, waren mehrere dieser Eichenbäume, welche gefällt werden mußten, 1000—1100 Jahre alt, reichten also auf die Zeit Karls des Großen heran. Und diese gefällten Eichen waren nicht einmal die größten. Das in der Nähe liegende Hude ist seiner großartigen Ruine

der ehemaligen, im Jahre 1538 durch den bischöflich münsterischen Drosten Wilke Steding zerstörten Cisterzienserabtei wegen berühmt, ein frühgotischer Ziegelbau aus dem Ende des dreizehnten Jahrhunderts.

Oldenburg, die Haupt- und Residenzstadt des Landes, an der hier schiffbaren Hunte und am Hunte-Ems-Kanal, sowie an einer Anzahl nach den verschiedensten Richtungen hinführender Bahnlinien belegen, zugleich bedeutender Garnisonsort, zählt gegenwärtig 26000 Einwohner. Im Südosten der Stadt erhebt sich das Schloß des Großherzogs, das schöne Gemälde und Fresken und mancherlei sehenswerte Kunstschätze enthält, auch eine reichhaltige Bibliothek sowie verschiedene Sammlungen. Besonders gerühmt werden die schönen Anlagen des Schloßgartens. Im Augusteum ist eine treffliche Gemäldesammlung älterer, besonders zahlreicher niederländischer Meister aufgehängt, die Sammlungen des Museums gewähren einen vortrefflichen Einblick in die Natur- und die älteste Kulturgeschichte Oldenburgs. Die ehrwürdige, aus dem dreizehnten Jahrhundert stammende, nunmehr renovierte fünftürmige Lambertikirche steht am Markt und ist das älteste Gotteshaus der Stadt, deren neuere Viertel von schönen Villen bebaut sind. Das 1891 abgebrannte und im verflossenen Jahrzehnt neu aufgeführte stilvolle Theatergebäude mag hier ebenfalls Erwähnung finden. Oldenburg betreibt lebhaften Handel und Schiffahrt, seine Pferdemärkte sind von großer Bedeutung und werden von weither besucht (Abb. 119—122).

Auf der Bahnfahrt zwischen Oldenburg und Varel kommen wir an der kleinen Ortschaft Rastede mit einem reizend gelegenen großherzoglichen Schlosse aus dem achtzehnten Jahrhundert in schattigen Park-

Abb. 157. Juist. Strand und Gisthude.
(Nach einer Photographie von Römmler & Jonas in Dresden.)

anlagen vorbei. Hier stand früher ein Benediktinerkloster. In Rastede pflegt der Landesfürst einen Teil des Sommers zuzubringen.

Nördlich von dem uns schon bekannten Varel finden wir am Jadebusen auf einem Dünenvorsprung das Seebad Dangast, eine der wenigen Stellen an der ganzen Nordseeküste, an denen die künstliche Eindeichung unterbrochen ist. Draußen im Jadebusen liegt die Insel Arngast, die viel und stark von den Fluten heimgesucht worden ist und früher ein ansehnliches Dorf und grüne Weiden getragen hat. Nördlich davon, nahe dem Westrande des Busens, sind kleine un-

eingedeichte Schollen alten Marschtandes, echte Halligen, im Winter unbewohnt und nur im Sommer von Hirten mit ihren Schafherden aufgesucht, die Oberahnschen Felder.

Westtich von Varel, bei dem durch eine 19 Kilometer lange Zweigbahn mit diesem verbundenen Neuenburg, steht ein ähntieher Urwatd, wie derjenige von Hasbruch, der wundervolle Baumgruppen enthätt und einen Flächenraum von etwa 30 Hektaren bedeckt, eine der ättesten Watdungen Deutschtands.

Die von Varel nach Wilhetmshaven ziehende Bahntinie berührt Sande, den Knotenpunkt für die nach Wittmund oder nach Karolinensiel in Ostfriesland führenden Strecken, die sich wiederum in Jever verzweigen.

Wilhelmshaven, gegenwärtig 28000 Einwohner zähtend, ist eine neue Stadt und die deutsche Marinestation der Nordsee, am in seinen inneren Teilen flachen, hier aber unseren größten Kriegsschiffen Einfahrt gestattenden Jadebusen. Ats Preußen 1853 das Gebiet zur Antage von Withetmshaven von Oldenburg erwarb, zählte dasselbe t09 Einwohner auf 340 Hektaren. Mit der zunehmenden Bedeutung, die unsere Marine durch die Gründung des Reiches ertangt hat, hat sich auch Withetmshavens Weichbild mehr und mehr gehoben. Die großartigen Hasenantagen zerfallen in den im Südwesten der Stadt betegenen Neuen Hafen, der eine Ftäche von 70000 Quadratmeter umfaßt und 8 Meter Tiefe hat. Derfetbe dient für die in Dienst gestellten Kriegsschiffe und hat eine besondere für die Torpedoboote bestimmte Abteilung. Eine 174 Meter lange Schteuse verbindet den Neuen Hasen mit der 1886 eröffneten Neuen Einfahrt. Im Westen mündet der Ems-Jade-Kanat, von dem noch später die Rede sein wird, vermittelst einer 50 Meter langen und 7,5 Meter breiten Schleuse in diesen Hafen.

Nördtich vom Neuen Hafen treffen wir auf den Ausrüstungshafen, der sich in einer Länge von 1168 Meter bei 136 Meter Breite ausdehnt und mit dem vorgenannten in Verbindung steht. Eine 48 Meter lange Schleuse führt von hier in den Vorhafen und dann durch die Atte Einfahrt in die Jade hinaus. Der Bauhafen (377 Meter tang, 206 Meter breit) mit Trockendocks, je zwei zu 138 Meter und eines zu 120 Meter Länge, schließt sich im Westen an den Ausrüstungshafen an. Die Hafenanlagen sind von den zahtreichen Gebäuden der kaisertichen Werft umgeben, auf welcher eine Anzaht unserer achtungsgebietenden Kriegsschiffe vom Stapel gelaufen sind, und die in Zukunft wohl noch weitere solcher Art erbauen wird (Abb. 123—125). Der deutsche Michel ist ja in diesen Tagen erwacht und hat begriffen, was der Große Kurfürst einmal in den Worten: „Schiffahrt und Handetung sind die fürnehmsten Säulen des Estats“ ausgedrückt hat.

Michel, horch, der Seewind pfeift,
Auf und spitz' die Ohren!
Wer nicht jetzt ins Ruder greift,
Hat das Spiel verloren.
Wer nicht jetzt sein Teil gewinnt,
Wird es ewig missen,
Michel, horch, es pfeift der Wind,
Segel gilt's zu hissen!

Denk des Ruhms vergangner Zeit
Und der alten Lehre:
Volkes Wohl und Herrlichkeit
Blüht auf freiem Meere.
Schläfst du wieder, altes Kind?
Hurtig aus den Kissen!
Hurtig auf, ins Boot geschwind,
Segel gilt's zu hissen!

(Gottfried Schwab.)

Zweier Denkmäler, die in Withelmshaven errichtet worden sind, sei hier noch kurz gedacht, desjenigen des Prinzen-Admiral Adalbert von Preußen, von Schuler entworfen und 1882 enthüllt, vor der Etisabethkirche, und des vom gteichen Künstler modellierten Monuments Kaiser Withetms I., im Jahre 1896 eingeweiht. Heppens im Norden und Bant im Westen der Stadt Withetmshaven befinden sich bereits auf otdenburgischem Grund und Boden Wilhetmshaven wird nach der Land- und der Seeseite zu von starken Befestigungen verteidigt.

Das Jeverland (Wangerland), das bis 1575 eine setbständige Herrschaft bitdete und seit 1818 unter der Oberhoheit Oldenburgs steht, breitet sich nördlich von Withelmshaven bis an das Gestade der Nordsee aus. Jever, an einem nach Hooksiet führenden schiffbaren Kanate, mit 5300 Einwohnern, ist die Hauptstadt dieses Gebietes. Das Schloß ist der herrlichen im Renaissancestit gehaltenen Decke seines Audienzsaales wegen berühmt. Die Heimat der „Ge-

treuen" ist zugleich auch der Geburtsort des großen Historikers Schlosser (†776 bis †861) und des bekannten Chemikers Mitscherlich (†791 bis †863). Beiden hat ihre Vaterstadt Denkmäler gesetzt. Hooksiel am Jadebusen besitzt Schiffswerften und betreibt Schiffahrt.

Über die reichbewaldete Geest, nur hier und da die vom Süden herantretenden Moorflächen berührend, zieht die Bahnlinie von Oldenburg nach Leer am schönen Zwischenahner Meer vorbei, das von einem Dampfer befahren wird und ein beliebtes Ausflugsziel der Bewohner der Landeshauptstadt bildet. Dann folgt Ocholt mit einer nach dem Geestorte Westerstede führenden Zweigbahn. Noch bevor wir die Landesgrenze überschreiten, erscheint Augustfehn im Lengener Moor mit seinem 4 Kilometer langen, etwa 6 Meter Sohlbreite und 1,5 Meter Tiefe besitzenden Kanal. Diese Fehnkolonie gedeiht besonders durch die dort im Jahre 1856 gegründete und mit Torf heizende Eisenhüttengesellschaft. Südlich dehnt sich das Saterland aus. Während Moor und Geestland die Bahnlinie im Norden begrenzen, zeigen sich allmählich im Süden die Alluvionen der Jümme, durch welche dieser Fluß sich hindurchwindet, der sich eine Meile oberhalb Leer mit der Leda vereinigt.

Ostfriesland bildet in politischer Beziehung den Regierungsbezirk Aurich. Die einzelnen Teile Ostfrieslands tragen jedoch im Volksmunde besondere Bezeichnungen. Im Norden und Osten von der

Abb. 188. Borkum, von der hohen Düne gesehen. (Nach einer Photographie von Wolfram & Co. in Bremen.)

Ems, im Westen vom Dollart und der holländischen Grenze, südlich von dem Bourtanger Moor umzogen breitet sich das Reiderland aus. Weener mit etwas über 3800 Einwohnern ist sein Hauptort, der Sammelplatz seiner Produkte, mit Handel und Industrie, großen Baumschulen und weithin bekanntem Pferdemarkt.

Auf dem rechten Emsufer bis Oldersum und landeinwärts bis gegen Oldendorf an der Westseite des Hochmoors heißt das Gebiet Moormer Land. Zwischen Ems und der 2 Kilometer unterhalb in diese mündenden Leda treffen wir als beträchtlichste Niederlassung dieses Gebiets die 11 500 Einwohner zählende Handels- und auch Industriestadt Leer an. Erst spät hat sich der so günstig gelegene Ort zum Handelsplatz entwickelt und bis zur Mitte des achtzehnten Jahrhunderts wird er als solcher kaum genannt. Schiffe bis zu 5 Meter Tiefgang können auf der Ems und Leda bis zur Stadt gelangen und hier löschen (Abb. 126). Im Osten reicht das kleine nur das eine Kirchspiel Remels (in alten Zeiten Uplengen genannt) umfassende Lengener Land an das Moormer Gebiet. Besondere, hier übliche Rechtsgebräuche lassen darauf schließen, daß es eine sächsische Kolonie innerhalb des alten Friesenlandes ist. Nördlich von Oldersum, zwischen Ems, Dollart und dem Emsbusen der Ley, folgt das fast nur aus reinem Marschboden bestehende Emsiger Land. Seine Marschen sind reich an Wersten, auf denen sich die Bevölkerung angesammelt hat. Einige derselben sind so klein, daß nur die dichtgedrängten Häuser des Dorfes darauf Platz haben und die Gärten auf dem tiefer liegenden Boden angelegt werden mußten. Den Marschgürtel Ostfrieslands begleitet ein Streifen anmoorigen Bodens, das sogenannte Darglland, auf seiner Innenseite, der wesentlich tiefer liegt als Marsch und Hochmoor, aus welchem Grunde er auch mit zahlreichen Seenflächen besetzt ist, beispielsweise das große Meer bei Wiegoldsbur nordöstlich von Emden. Es sind im Darglande dieselben Verhältnisse, die wir im Sietlande Hadelns bereits kennen gelernt haben. Im Winter ist das Ganze meist überschwemmt.

Abb. 159. Borkum. Das Dorf.
(Nach einer Photographie von Wolffram & Co. in Bremen.)

Noch bis in die zweite Hälfte des dreizehnten Jahrhunderts hinein war das heute vom Dollart eingenommene Areal ein etwa 400 Quadratkilometer großes Land, darauf eine Stadt, drei Flecken und fünfzig Ortschaften und Dörfer standen. Die Mehrzahl dieser Orte lag im nordöstlichen Teil des Gebietes. Am 12. Januar 1277 fingen die

Zerstörungen durch die Meereswellen an, und die Flut von 1287 vollendete, was die ersteren begonnen hatten. Von 1539 ab datieren die Versuche, dem Ocean das entrissene Land wieder abzugewinnen, zunächst auf der Seite Hollands, seit dem Ende des siebzehnten Jahrhunderts auch auf der rechten Seite des Busens. 1682 wurde der Charlottenpolder, 1752 der Landschaftspolder, gesegnete Marschländer, eingedeicht. Die Ems floß vor dem Einbruch des Dollart mit einem Bogen von kurzem Radius unmittelbar an der Stadt Emden vorüber, und die Seeschiffe konnten vor ihren Thoren ankern. Als aber 1277 der hoch aufgestaute Fluß die Halbinsel Nesserland zerriß und zur Insel machte, bevorzugten die Gezeitenströme das nunmehr gerade gelegte Flußbett und spülten die seitwärts gelegene Stromschlinge, das Emdener Fahrwasser nur mangelhaft, so daß dort ein salzater Schlickfall die Wassertiefen rasch und stetig verminderte. „Emden," sagt Krümmel, dessen Abhandlung über die Haupttypen der natürlichen Seehäfen wir diese Mitteilungen entlehnt haben, „stand damals, im fünfzehnten und sechzehnten Jahrhundert, unter den berühmten und blühenden Hansastädten vorn in erster Reihe, was es dem Vorzug verdankte, daß die Schiffahrt auf der unteren Ems niemals durch Eis behindert wird; der Tuchhandel nach England und die nordische Fischerei auf Wale und Heringe beschäftigten über 600 große Seeschiffe, und an Unternehmungsgeist und Reichtum übertraf es unzweifelhaft das damalige Hamburg und Bremen. Der noch heute viel bewunderte Rathausbau entstammt dieser goldenen Zeit."

Bei zunehmender Versandung des Flußarmes am Ende des sechzehnten Jahrhunderts stellten die Emdener unter großen Kosten und mit vieler Mühe den Zustand von 1277 vermittelst des langen Dammes „Neßmer Höft" wieder her. Die Ems wurde in ihr altes Bett zurückgeleitet, und Nesserland wurde wieder zur Halbinsel. Im Verlaufe der Zeit waren aber Emdens Bewohner durch verschiedene Umstände verhindert, das Neßmer Höft zu erhalten. Dasselbe verfiel und wurde im Jahre 1632 aufgegeben. Infolgedessen suchte der Fluß abermals sein geradeaus führendes Bett auf, das alte, an Emden vorbeiziehende verschlickte, und so liegt die Stadt denn heutzutage etwa 4 Kilometer von der Ems

Abb. 160. Strandstraße in Borkum, vom Leuchtturm gesehen.
(Nach einer Photographie von Wolfram & Co. in Bremen.)

Abb. 161. Borkum. Flut.
(Nach einer Photographie von Wolffram & Co. in Bremen.)

entfernt. Der kurze Aufſchwung von Handel und Schiffahrt, den Emden nach dem Frieden zu Baſel 1795 erleben durfte, nahm durch die Kriege mit Napoleon, die Kontinentalſperre, die holländiſche und die franzöſiſche Fremdherrſchaft ein raſches Ende. Während dieſer Zeiten wurden 278 Emdener Schiffe mit wertvoller Ladung in fremden Häfen fortgenommen. Emden wurde zum Rang einer kleinen Landſtadt herabgedrückt. Auch das im Jahre 1846 mit großen Opfern von der Stadt geſchaffene neue Fahrwaſſer nach der Ems konnte ihr nicht aufhelfen. In der Gegenwart ändert ſich aber die Sachlage. Dadurch, daß die preußiſche Regierung die Unterhaltung des Hafens in Verbindung mit der Anlage des Ems-Jade-Kanals übernahm und eine neue Seeſchleuſe (120 Meter lang, 6,5 Meter tief und von 15 Meter nutzbarer Breite) ſchuf, die den Waſſerſpiegel beſtändig auf Hochwaſſer erhält, ferner umfangreiche Binnenhafenanlagen erſtehen ließ, hat der Schiffsverkehr zugenommen und wird durch den weiteren Umſtand, daß der Dortmund-Ems-häfen-Kanal Emdens Handel ein großes Hinterland durch eine ſchiffbare, ihresgleichen ſuchende Waſſerſtraße erſchloſſen hat, noch weiter und glänzend gehoben werden (Abb. 127—129).

Nach einer Zuſammenſtellung des königl. Hafenamtes zu Emden aus dem laufenden Jahre über die Entwickelung des dortigen Schiffsverkehrs ſeit der Verſtaatlichung des Hafens im Jahre 1888 betrug die Zahl der ein- und der ausgegangenen Schiffe:

1888: 806 Seeſchiffe (33818 Regiſtert.),
1209 Flußſchiffe (18599 Regiſtert.),
1893: 1022 Seeſchiffe (51774 Regiſtert.),
2938 Flußſchiffe (42811 Regiſtert.),
1899: 1319 Seeſchiffe (141844 Regiſtert.),
4290 Flußſchiffe (70553 Regiſtert.).

In der Berichtszeit hat ſich alſo der Verkehr, was die Schiffszahl anlangt, beinahe, was den Raumgehalt der Fahrzeuge angeht, mehr als verdreifacht.

Der Dortmund-Emshäfen-Kanal liegt außerhalb des Bereiches unſerer Betrachtungen, der Ems-Jade-Kanal jedoch, der Oſtfriesland durchquert, gehört in unſer Gebiet. Derſelbe war urſprünglich geplant und angelegt, um die großen Moorflächen dieſes Landes aufzuſchließen und um

Abb. 162. Borkum. Nach der Flut.
(Nach einer Photographie von Wolffram & Co. in Bremen.)

in Kriegszeiten Wilhelmshaven von Oſtfriesland her verproviantieren zu können, ferner um die Entwäſſerung eines großen Teiles dieſer Provinz zu verbeſſern und um ſeine Spülkraft für den Kriegshafen an der Nordſee zu verwerten. In Emden beginnt dieſe Waſſerſtraße und endet im Neuen Hafen zu Wilhelmshaven. Dieſelbe iſt 73 Kilometer lang. Mit Benutzung der älteren Treckfahrt zwiſchen Emden und Aurich wurde der Kanal von der preußiſchen im Verein mit der Reichsregierung in den Jahren 1880—1887 mit einem Koſtenaufwand von 13967500 Mark gebaut. Er iſt im Waſſerſpiegel 18 Meter breit, 8,5 Meter auf ſeiner Sohle und in der Mitte 2,1 Meter tief. Vor der Mündung bei Wilhelmshaven iſt dieſe Tiefe auf einen Kilometer Strecke auf 3 Meter erhöht worden. Fünf Schleuſen, mit je 33 Meter Kammerlänge, 6,5 Meter lichter Weite und 2,1 Meter Tiefe befinden ſich auf ſeiner Geſamtlänge. Der Schleuſe in Wilhelmshaven iſt ſchon früher gedacht worden; ihre größeren Dimenſionen wurden im Hinblick auf eine ſpätere Erweiterung der Waſſerſtraße, die wohl einmal in denjenigen des Dortmund-Emshäſen-Kanals ausgebaut werden dürfte, gewählt. Mit dem letzteren ſteht der Ems-Jade-Kanal durch den Seitenkanal Oldersum-Emden in Verbindung. Kleine Schraubendampfer vermitteln den Güterverkehr und die Paſſagierfahrten zwiſchen Emden Aurich und Aurich Wilhelmshaven. Auf die Melioration des von ihm durchzogenen Landes wirkt der Kanal ungemein fördernd ein (Marcardsmoor bei Wieſede). Die Baggerarbeiten in der Jade fördern jährlich etwa 200000 Kubikmeter Schlick, wovon große Mengen auf dem Kanal für die daran belegenen Moorkolonten verſchifft werden.

Das älteſte Emden wurde auf einer großen Werft, vielleicht der größten an der ganzen Nordſeeküſte, 400 Morgen Fläche umfaſſend und 10—12 Fuß über die umliegende Marſch erhaben, erbaut. Daraus entſtand die ſpäter ſo bedeutende Handelsſtadt. Gegenwärtig zählt Emden 14800 Einwohner. Es bietet mancherlei Intereſſantes. Das im edelſten Renaiſſanceſtil errichtete Rathaus aus den Jahren 1574 bis 1576 enthält wertvolle alte Waffen, das Muſeum der Geſellſchaft für Kunſt und vaterländiſche Altertümer, ſchöne Gemälde niederländiſcher Künſtler, Münzen- und Altertumsſammlungen. Auch die Große Kirche mit dem Denkmal des Grafen Enno II. von Oſtfriesland iſt ſehenswert. Eine Kleinbahn führt von Emden in die

Abb. 163. Borkum. Ebbe.
(Nach einer Photographie von Wolffram & Co. in Bremen.)

Halbinſel Krumme Hörn. Die Leybucht, welche dieſelbe nördlich umgrenzt, iſt wohl erſt durch die Flut im Jahre 1373 entſtanden.

Die Marſchen des Norderlandes im Norden, der Rücken des Hochmoores im Oſten begrenzen das ſich öſtlich an das Emſiger Land anſchließende Broekmer Land, deſſen Name von den vielen Wieſenmooren oder Brüchen, die ſeinen Boden bedecken, kommt. Es war in den Zeiten des Mittelalters ſeiner vier anſehnlichen Kirchſpiele Marienhave, Utengerhave, Victorhave und Lambertushave wegen berühmt. Marienhave ſtand, bevor die Eindeichungen an der Oſtſeite der Ley zuſtande gekommen waren, durch ein vertieftes Fahrwaſſer, das

Abb. 164. Borkum. Im alten Dorf.
(Nach einer Photographie von Wolffram & Co. in Bremen.)

Störtebeckers Tief, in Verbindung mit der See und bot den Vitalienbrüdern einen Zufluchtsort. Auf dem quer durch das sonst unwegsame Hochmoor verlaufenden, sich bis Esens und Wittmund hinziehenden und zuweilen sogar von Dünen besetzten Geestrücken, über welchen der Verbindungsweg von der Ems zur Nordküste Frieslands dahingeht, lag die von zehn Dörfern umgebene Kirche von Lambertushave. Eines dieser letzteren, Aurichhave oder Aurike, überflügelte die übrigen und wurde von den Cirksena, den Fürsten des Landes, zu ihrer Residenz erhoben. Die heutzutage 5900 Einwohner zählende Stadt Aurich, Hauptort des Regierungsbezirks, Gewerbe und Handel betreibend, bekannt durch ihren starken Gartenbau und ihren bedeutenden Pferdemarkt, ist daraus entstanden. Südlich von Aurich, bei Rahe, erhebt sich ein kleiner, rasenbewachsener Hügel, der von niedrigem Gestrüpp umgeben ist. Vor Zeiten trug sein Scheitel drei hohe Eichen, und hier, am Upstallsboom (Obergerichtsbaum) kamen die Abgeordneten von ganz Friesland zusammen, um über Landfriedensbündnisse oder kriegerische Dinge zu beraten. Im Osten von Aurich dehnt sich das Hochmoor und weites Heidegebiet aus bis an die Marschen Wangerlandes. Dieser Teil, die ödeste Strecke Ostfrieslands, bildete ehemals zusammen mit dem früheren Amte Friedburg und dem schon im Marschlande liegenden Gebiete von Neustadt-Gödens das Land Ostringen. Die Marschen an der Nordsee zerfallen in das Norderneerland im Westen, etwa mit Dornum als Ostgrenze; die nachher zu besprechenden Eilande Norderney und Baltrum gehören dazu. Von der Gegend von Dornum bis an die oldenburgischen Marken, Langeoog und Spiekeroog in sich einbegreifend, reicht das etwa 400 Quadratkilometer umfassende Harlinger Land. Ein tiefer Busen, die Harlbucht, die trichterförmig in das Land eingriff und südlich bis Wittmund vordrang, trennte dasselbe noch bis in das sechzehnte Jahrhundert hinein vom Wangerlande. 1547 wurde mit den Eindeichungen der Anfang gemacht. Wittmund, Esens und Stedesdorf waren die drei Häuptlingschaften vom Harlinger Land, dessen Herrscher zwar die Cirksena als Nachfolger der alten Häuptlingsfamilie des Sibo waren, das aber nur durch Personalunion mit Ostfriesland verbunden gewesen ist. Erst durch Preußen wurde es 1745 mit letzterem vereinigt. Norden mit 7000 Einwohnern, an einem zum Leybusen führenden Kanal, mit viel Gewerbsamkeit (Geneverbrennereien, Zuckerwarenfabrikation, Tabakindustrie) und Handel, hat einen architektonisch schönen Marktplatz (s. Abb. 130 u. 131). Vier Kilometer davon liegt Norddeich, die Dampferstation für Norder-

ney. Eine Eiſenbahnlinie verbindet Norden über Georgsheil, von wo ſich ein Schienenſtrang nach Aurich abzweigt, mit Emden, und längs der Marſch über Eſens, einer Stadt mit etwa 2100 Seelen, die durch das Benſer Siel mit dem Meere verbunden iſt, ſowie Wilmund und Jever. Das erſtere iſt durch das Harletief für kleinere Fahrzeuge vom Meere her erreichbar. Es hat nicht unbedeutenden Viehhandel. Nördlich davon, an der See, liegt Karolinenſiel mit gutem Hafen und aufblühendem Handel.

Eine Geſamtlänge von 90 Kilometer hat die Kette der oſtfrieſiſchen Inſeln, die ſich von der Jade im Oſten bis zur Weſterems hinzieht und erſt eine oſt-weſtliche Richtung bis einſchließlich Norderney einnimmt, um dann mit den beiden weſtlichſten dieſer Eilande, mit Juiſt und Borkum, nach Süden abzuweichen. Im Oſten beginnt die Kette mit dem unter Oldenburgs Oberhoheit ſtehenden Wangeroog, nach Weſten zu folgen Spiekeroog, Langeoog, Baltrum, Norderney, Juiſt und Borkum, zum Regierungsbezirk Aurich gehörig. Schmale Seegate trennen die einzelnen Eilande voneinander, bis auf das mitten im äußerſten Mündungstrichter der Ems belegene Borkum, und mit Ausnahme dieſes letzteren ſind die Inſeln auch alle wallfeſt. Ihre Größe iſt verſchieden angegeben worden, je nachdem man nur die Dünen und das bewachſene Grasland, oder auch den oft weit ausgedehnten Strand mit einbezieht. Wenn man als dieſen letzteren das bei gewöhnlichem Hochwaſſer noch unbenetzte Areal begreift, ſo würde der Flächenraum der Inſeln etwa 80 Quadratkilometer ausmachen. Der Körper der Eilande beſteht aus einem ſehr gleichmäßigen und feinen gelblich weißen Sande mit Beimengung von zahlreichen Titaneiſenkörnern und von Kalk, dem Überreſte der zerriebenen Muſchelſchalen, und dieſe geſamten Sandmaſſen ruhen wiederum entweder auf allen Sandbänken oder auf dem Schlick der Wallwieſen. Auch auf den oſtfrieſiſchen Inſeln tritt uns die Dünenbildung in großartiger Weiſe entgegen. Buchenau, dem wir eine intereſſante und ſehr wertvolle Darſtellung dieſer Eilande und ihrer Flora verdanken, ſchildert dieſelbe wie folgt:

„Dem mannigfachen Aufbau der Dünen entſprechend iſt denn auch der Anblick unſerer Inſeln ein überraſchender. Er bietet ſich am beſten auf dem Watt von einem Fährſchiff aus dar. Die Inſel mit ihren mannigfach eingeſchnittenen Erhebungen gleicht dann einem fernen Hochgebirge, und die Schwierigkeit der Schätzung von Entfernungen und Höhen auf der Waſſerfläche verſtärkt dieſen Eindruck für den Landbewohner noch ſehr. Das Gewirre der Sandhügel ahmt ſteile Gipfel und ausgedehnte Schneefelder, ſchroffe Einſtürze und plötzliche Gletſcherabſtürze nach, und vor ihnen dehnen ſich ſcheinbar bewaldete Berge und die flache Kulturebene aus.“

Bäume gedeihen nur im unmittelbaren Schutze der Dünen und Häuſer. Auf den Dünen wachſen der Dünenweizen, die Dünen-

Abb. 165. Landungsbrücke von Borkum.
(Nach einer Photographie von Wolffrom & Co. in Bremen.)

gerſte und beſonders der Dünenhafer oder Helm, der bekanntlich durch ſeine Stöcke dazu beiträgt, die Düne zu erhöhen, und durch ſeine zähen, bis 5 Meter Länge erreichenden Wurzelausläufer mit ihren zahlreichen, nicht minder langen, geſchlängelten Wurzeln die Düne durchzieht und ſie auf ſolche Weiſe feſtigen hilft. Auf den Wattweiden grünen die Meerſtrandbinſe und der Krückfuß, in den Dünenthälern die Zwergweide, der ſtachelige Sanddorn u. ſ. f. Die Geſamtzahl der auf den oſtfrieſiſchen Inſeln einheimiſchen höheren Gewächſe beträgt etwa 400 Arten.

Unter der Tierwelt zeichnet ſich der hier ungewöhnlich häufige Kuckuck aus, Strand- und Waſſervögel beleben die Inſelwelt, Fledermäuſe, die Wühlmäuſe und am Strande die Seehunde vertreten die Säuger, die früher hier zahlreichen Kaninchen ſind ausgerottet worden. In neuerer Zeit wurden Haſen eingeführt, die ſich auf einigen Inſeln, ſo auf Langeoog, ſehr vermehrt haben.

Die Bevölkerung iſt echt frieſiſch; ſie treibt Schiffahrt, Fiſchfang und da, wo es geht, etwas Ackerbau, ſo die Kartoffelkultur, immerhin aber nur in ſehr beſchränktem Maße. Die meiſten oſtfrieſiſchen Inſeln beſitzen Rettungsſtationen, und auf allen ſind Nordſeebäder, die, wie Borkum und Norderney, Weltberühmtheit erlangt haben. Das letztgenannte Eiland hat das beſuchteſte deutſche Nordſeebad überhaupt und zählt jährlich etwa 24000 Badegäſte. Starke Uferſchutzwälle hatten an den dem Andrang der Fluten ausgeſetzten Stellen die brandenden Wogen der Nordſee ab und tragen zur Sicherung der auf den Inſeln befindlichen Dörfer und Wohnſtätten bei.

Wangeroog (Abb. 132—134) ſteht über Karolinenſiel-Harle mit dem Feſtlande in Verbindung. Als Seebad iſt die Inſel ſchon ſeit dem Jahre 1819 bekannt. Kirche und Inſel befinden ſich auf dem Eiland. Spiekeroog (Abb. 135—137) iſt auf demſelben Wege oder über Eſens und Neu-Hartingerſiel zu erreichen, und vom Dorfe bis zum Strand führt eine Pferdebahn. Auf Langeoog, das 1717 durch die Wogen mitten durchgeriſſen worden iſt, ſo daß Kirche und Dorf zerſtört wurden, iſt ein vom Kloſter Loccum verwaltetes Hoſpiz; das dortige aufblühende Seebad iſt, wie dasjenige von Spiekeroog einfacheren Verhältniſſen angepaßt (Abb. 138—142). Über Eſens und Benſerſiel gelangt man dorthin, und über Dornum und Neßmerſiel nach Baltrum, der kleinſten der ſieben oſtfrieſiſchen Inſeln, die ein Oſt- und ein Weſtdorf beſitzt (Abb. 143—148). Nach der Flut vom Jahre 1825 mußten Dorf und Kirche, die an der Weſtſeite der Inſel gelegen hatten, nach deren Mitte übertragen werden.

Norderney iſt 13 Kilometer lang und 4 Kilometer breit; an der Südweſtecke der Inſel erhebt ſich das gegenwärtig 3000 Seelen zählende gleichnamige Dorf. In der ſchönen Sommerszeit iſt das unter ſtaatlicher Verwaltung ſtehende Seebad Norderney ein Modebad im vollen Sinne des Wortes, mit allen Annehmlichkeiten und jedem nur denkbaren Komfort, das Oſtende und Blankenberghe in den Schatten ſtellt. Ein ſchön und zweckmäßig eingerichtetes Konverſationshaus, großartige Gaſthöfe, praktiſche Badehäuſer, auch für warme Seebäder, wie ſich ſolche übrigens auch auf der Mehrzahl der anderen oſtfrieſiſchen Inſeln finden, gut ausgerüſtete Verkaufsläden und dergleichen Dinge mehr befinden ſich hier. Am nördlichen Strande ſteht der bekannte Reſtaurationspavillon, die Giftbude. In Norderney hat der Verein für Kinderheilſtätten an den Seeküſten ein zur Aufnahme von 240 Kindern eingerichtetes Seehoſpiz erbaut, das unter dem Protektorate der Kaiſerin Friedrich ſteht, ebenſo iſt auf der Inſel eine evangeliſche Diakoniſſenanſtalt zur Heilung ſkrophulöſer Kinder, zwei Unternehmungen, die ſeit der Zeit ihres Beſtehens ſchon vielen Segen geſtiftet und manchem kranken Kinde wieder zur Geſundheit verholfen haben (Abb. 149—155).

Im Oſten iſt Norderney von 11—15 Meter hohen Dünen bedeckt, im Süden ſteigt der 54 Meter hohe, einen prächtigen Rundblick gewährende Leuchtturm auf, nördlich davon erhebt ſich der höchſte Punkt der Inſel, die nunmehr mit Helm bepflanzte, früher aber kahle Weiße Düne.

Während der tiefen Ebbe iſt Norderney vom Feſtlande aus durch das ſeichte Watt trockenen Fußes zu erreichen. Auch der Poſtwagen fährt dann über die Watten.

Das langgeſtreckte Juiſt hing in alten Zeiten mit Borkum zuſammen. Im dreizehnten Jahrhundert ſoll eine grauſige Waſſerflut beide Eilande voneinander ge-

trennt haben. Der Paſtor Janus zu Juiſt war zu Ausgang des achtzehnten Jahrhunderts der erſte, der, wenn auch damals ohne Erfolg, auf die heilſamen Wirkungen der Seebäder hingewieſen hat. Juiſts Bedeutung als Seebad nimmt jährlich zu. Gegenwärtig iſt der Landungsplatz mit dem Dorfe bereits durch eine Eiſenbahn verbunden (Abb. 156 u. 157).

Man fährt nach Norderney und Juiſt über Norden und Norddeich, Norderney iſt außerdem noch in direktem Seeverkehr mit Bremen und Hamburg durch Schiffe der Hamburger Nordſeelinie, die auch nach Borkum fahren. Letzteres erreicht man auch mittels Dampfboot von Emden oder von Leer aus.

Das 8 Kilometer lange und 4 Kilometer breite Borkum, das Burchana oder Fabaria der Römer, hat durch die Sturmfluten in früheren Jahrhunderten viel zu leiden gehabt. Nunmehr iſt die in Weſt- und Oſtland zerfallende Inſel ein ſehr emporſtrebender und vielbeſuchter Badeort, der Norderney nicht allzuſehr nachſtehen dürfte (jährlich 14000 Badegäſte) und einen vorzüglichen Badeſtrand beſitzt. Der Hauptort liegt auf dem Weſtlande; in demſelben ragen die beiden Leuchttürme empor, der alte, 47 Meter hohe, und der neue, 60 Meter Höhe aufweiſende und ein Blinkfeuer erſter Ordnung beſitzende (Abb. 158—165). Der Ort ſelbſt ſteht mit der Landungsbrücke durch eine Eiſenbahn in Verbindung. Borkums Weiden ernähren einen anſehnlichen Viehſtand. Eine Eigentümlichkeit der Inſel bilden die aus Walfiſchknochen hergeſtellten Straßenzäune. Anſehnliche Brutſtätten von vielerlei Seevögeln liegen auf Borkums Oſtlande, in noch größerem Maße iſt dies auf Rottum der Fall, einem weſtwärts von Borkum belegenen und ſchon Holland zugehörigen Eiland.

Hier ſind wir am Ziele unſerer Reiſe angelangt. Hoch oben, im Norden Schleswigs, bei Endrup haben wir den Wanderſtab in die Hand genommen, an der Nordweſtgrenze des Reiches, angeſichts der holländiſchen Küſte, ſtellen wir denſelben wieder beiſeite. Unſeren Leſern aber, die uns auf dieſer langen Fahrt begleitet haben, die mit durch die großen Hanſeſtädte, durch die alten Flecken und die reichen Dörfer gezogen ſind, über die ſchwermütig ſtimmende Heide, das düſtere und öde Moorland oder in die fetten Marſchen, und dann hinaus an den vom friſchen und lebendigen Hauch der brandenden Nordſee durchwehten Inſelſtrand mit ſeinem weißblinkenden Dünenſaum, ſagen wir ein herzliches Lebewohl!

Einige der wichtigſten Quellenwerke und Abhandlungen zu dem vorliegenden Buche.

Allmers, Hermann. Marſchenbuch. Land- und Volksbilder aus den Marſchen der Weſer und Elbe. Dritte Auflage. Oldenburg und Leipzig. Ohne Jahreszahl.

Bayſen, L. Dr. Statiſtiſche Überſichten über die Provinz Schleswig-Holſtein. Kiel und Leipzig, 1892.

Buchenau, Dr. F. Über die oſtfrieſiſchen Inſeln und ihre Flora. (Verhandlungen des elften deutſchen Geographentages zu Bremen, 1895.) Berlin, 1896.

Bücking, H, Baurat in Bremen. Die Unterweſer und ihre Korrektion. (Verhandlungen des elften deutſchen Geographentages zu Bremen, 1895.) Berlin, 1896.

Eckermann, Baurat in Kiel. Verſchiedene Abhandlungen über die Geſchichte der Eindeichungen an der Weſtküſte Schleswig-Holſteins. (Zeitſchrift der Geſellſchaft für Schleswig-Holſtein-Lauenburgiſche Geſchichte.) Kiel.

Eilker, Georg. Die Sturmfluten der Nordſee. Emden, 1877.

Feſtſchrift zur fünfzigjährigen Jubelfeier des Provinziol-Vereins zu Bremervörde (Regierungsbezirk Stade). Stade, 1885.

Guthe, H. Die Lande Braunſchweig und Hannover, mit Rückſicht auf ihre Nachbargebiete geographiſch dargeſtellt. Hannover, 1867.

Hoage, Reinhold. Die deutſche Nordſeeküſte in phyſikaliſcher und morphologiſcher Hinſicht. (Inaugurolbiſſertotion) Leipzig, 1899.

Hoas, H., **Krumm**, H. und **Slollenberg**, Fritz. Schleswig-Holſtein meerumſchlungen in Wort und Bild. Kiel, 1897.

Hahn, F. G. Die Städte der norddeutſchen Tiefebene in ihrer Beziehung zur Bodengeſtaltung. Stuttgart, 1885.

Hanſen, C. P Chronik der frieſiſchen Uthlande. Altona, 1856.

Hanſen, Reimer. Beiträge zur Geſchichte und Geographie Nordfrieslands im Mittelolter. (Zeitſchrift der Geſellſchaft für Schleswig-Holſtein-Lauenburgiſche Geſchichte, Bd. 24.) Kiel, 1894

Jenſen, Chr. Die nordfrieſiſchen Inſeln Sylt, Föhr, Amrum und die Halligen vormals und jetzt. Hamburg, 1891.

Krümmei, Otto. Die geographiſche Entwickelung der Nordſee. Ausland.

Lepſius, R. Geologiſche Karte des Deutſchen Reiches. Gotha, 1894—1897.

Meiborg, R. Das Bauernhaus im Herzogtum Schleswig und das Leben des ſchleswigſchen Bauernſtandes im 16., 17. und 18. Jahrhundert. Deutſche Ausgobe beſorgt von R. Haupt. Schleswig, 1896.

Meyn, Ludwig. Geographiſche Beſchreibung der Inſel Sylt und ihrer Umgebung. Berlin.

Meyn, L. Geologiſche Überſichtskarte der Provinz Schleswig-Holſtein 1 : 300000. Berlin, 1881.

Nauticus. Jahrbuch für Deutſchlands Seeintereſſen. Berlin, 1899.

Revenllow, Graf Arthur von. Über Marſchbildung an der Küſte des Herzogtums Schleswig und die Mittel zur Beförderung derſelben. Kiel, 1863.

Salkeld, Dr. Die Hochmoore auf dem früheren Weſer-Delto. (Zeitſchrift der Geſellſchaft für Erdkunde zu Berlin, 16. Bd.) Berlin, 1881.

Schröder, J. von und Herm. **Biernatzki**. Topographie der Herzogtümer Holſtein und Lauenburg, des Fürſtentums Lübeck und des Gebiets der Freien und Hanſe-Städte Homburg und Lübeck. Oldenburg i Holſtein, 1855 bis 1856.

Schröder, J. von. Topographie des Herzogtums Schleswig. Schleswig, 1837.

Seelhorſt, C. von. Acker- und Wieſenbau auf Moorboden. Berlin, 1892.

Segel-Handbuch für die Nordſee, herausgegeben von dem hydrographiſchen Amte der Admiralität. Erſtes Heft. Berlin, 1884.

Tocke, Dr. Br. Die nordweſtdeutſchen Moore, ihre Nutzbarmachung und ihre volkswirtſchaftliche Bedeutung. (Verhandlungen des elften deutſchen Geographentages zu Bremen, 1896.) Berlin, 1896.

Tiltel, Ernſt. Die natürlichen Verhältniſſe Helgolands und die Quellen über dieſelben. (Inouguralbiſſertation.) Leipzig, 1894.

Traeger, Eugen. Die Halligen der Nordſee. Stuttgort, 1892.

Traeger, Eugen. Die Rettung der Halligen und die Zukunft der ſchleswig-holſteiniſchen Nordſeewatten. Stuttgart, 1900.

Vierteljohrsheſt zur Statiſtik des Deutſchen Reichs, herausgegeben vom kaiſerlichen ſtatiſtiſchen Amt. Siebenter Johrgang, 1898. Berlin, 1898.

Wichmann, E. H. Die Elbmarſchen. (Zeitſchrift der Geſellſchaft für Erdkunde zu Berlin, 20. Bd.) Berlin, 1885.

Register.

Allerſum 92.
Alſe 155.
Alſter 114.
Alte Land, das 128. 137. 138.
Alte Meſſum 158.
Altenbruch 140. 142.
Altendorf 140.
Altengamme 126.
Altenländer Moor 143.
Altenwalde 143.
Altländer Maar 145.
Altmannshöhe 152.
Altona 126. 127. 128; Palmaille mit Blücherdenkmal 82 (Abb. 83); Rathaus 82 (Abb. 82).
Ammerland 158.
Amönenhöhe 111.
Amrum 36. 87—90; Leuchtturm 25 (Abb. 24).
Amrumer-Tief 87.
Appelland 90.
Archſum 75. 84.
Archſumburg 84.
Arngaſt 161.
Aſſel 139.
Atens 159.
Aue 140. 145.
Auguſtfehn 163.
Aumühle 126.
Aurich 163. 168.
Außenalſter 114. 53 (Abb. 49).
Auſternbänke 82.

Balſen 39.
Balſee 146.
Ballum 72. 74.
Baltrum 170. 145 (Abb. 141); alter Friedhof 149 (Abb. 148); Haus in den Dünen 147 (Abb. 146); Landungsbuhne 148 (Abb. 147); Oſtdorf 145 (Abb. 143); Pfahlwerk in Sturmflut 146 (Abb. 145).
Bant 162.
Bargum 66.
Bauernhäuſer in Kuršlak 77 (Abb. 75). 79 (Abb. 77); in Neuengamme 76 (Abb. 73); 78 (Abb. 76).
Bederkeſa 146. 155.
Bederkeſaer See 140. 146.
Benſer Siel 169.
Bergedorf 126.
Bernſtein 24. 25.
Bevölkerung 51. 52. 56.
Billberg 131.
Bille 114. 126.
Billwerder 126.
Binnenalſter 114. 53 (Abb. 49).
Binnenmaare 144.
Blankeneſe 128. 85 (Abb. 86). (Abb. 87).
Blexen 160.
Blockhäuſer des Seebades Lakoll auf Röm 14 (Abb. 14).
Blackland 147.
Blumenthal 152. 155.
Baldixum 92. 30 (Abb. 28).
Bolilmark 74.
Boot zu Waſſer 6 (Abb. 5).
Bordelum 66.
Borkum 170. 171. 6 (Abb. 4). 163 (Abb. 158). 164 (Abb. 159). 165 (Abb. 160). 166 (Abb. 161); (Abb. 162). 167 (Abb. 163). 168 (Abb. 164). 169 (Abb. 165).
Bösch 110.
Bracke 140.
Braderup 83. 84.
Brale 147. 159.
Bredau 39.
Bredberg 131.
Brede-Au 72.
Bredebro 72. 73.
Bredſtedt 66.
Breitenburg, Schloß 111.
Breklum 66.
Bremen 147—152. 101 (Abb. 104); Börſe 108 (Abb. 111); Dom 108 (Abb. 112); Eſſighaus 109 (Abb. 113); Freihafen 103 (Abb. 105); Markt 110 (Abb. 114); Muſeum 111 (Abb. 116); Rathaus 105 (Abb. 107); 106 (Abb. 108). 107 (Abb. 109); (Abb. 110); Weſerbrücke 104 (Abb. 106).
Bremer Typen 111 (Abb. 115).
Bremerhaven 147. 153. 154. 115 (Abb. 118).
Bremervörde 142. 146.
Brockmer Land 167.
Brönns 72.
Brönſau 39.
Brundorfer Heide 143.
Brunsbüttel 109. 44 (Abb. 41). 46 (Abb. 43).
Brunsbüttelkoog, Binnenhafen 47 (Abb. 44).
Brunshauſen 140.
Buchholz 146.
Burg 110.
Burgleſum 152.
Burhave 160.
Büſum 106.
Butjadingen 159.
Butjadingerland 158.
Büttel 110.
Buxtehude 138.

Campe 140.
Camper Höhe 143.
Cappel 156.
Charlottenpolder 165.
Chriſtian-Albrechts-Koog bei Tandern 66.
Cuxhaven 128. 157. 158. 86 (Abb. 88). (Abb. 89).

Dagebüll 70.
Dahlemer See 146.
Dammhauſen 145.
Dangaſt 161.
Dargland 164.
Deetzbüll 68.
Deichen 48. 49.
Detme 160.
Delmenhorſt 160.
Denghoog 78.
Dieſand 104.
Doggerbank 20.
Dollart 28. 158. 164.
Dornum 168.
Darum 156. 157.
Döſe 158.
Döſtrup 72.
Drepte 145.
Duhnen 158.
Düne (Helgoland) 130. 2 (Abb. 1).
Dwarsgatt 154.

Eckwarden 160.
Eddelak 110.
Eider 105.
Eiderſtedt 98. 99. 100. 102.
Eindeichungen 48.
Elbe 114. 126.

Eldschleuse 45 (Abb. 42).
Ellenbogen, Holbinsel 79.
Elmer Schiffgroden 145.
Elmsharn 112. 51 (Abb. 47).
Elsfleth 147. 158. 159.
Emden 165. 166. 167. 127 (Abb. 127); am Delft in 128 (Abb. 128); Rathaus 129 (Abb. 129).
Emmelke 140.
Emmelsbüll 66.
Emmerlef 72.
Ems 158. 165.
Ems-Jade-Kanal 166. 167.
Emsiger Land 164. 167.
Enbrup 39.
Eppendorf 126.
Ejens 169.
Este 138. 145.

Fahretoft 97.
Fahrstedt 109.
Fartrapp-Tief 87.
Fehnkolonien 144.
Fischerwohnung, Helgoländer 93 (Abb. 97).
Flaggenberg 131.
Flögelner See 146.
Föhr 36. 90. 92; Strand von Wyk auf Föhr 3 (Abb. 2).
Frauentracht auf Föhr 28 (Abb. 26).
Freiburg 139.
Freiburger Tief 139.
Friedburg 168.
Friedhof für Heimotlase (Sylt) 19 (Abb. 19).
Friedrichskoog 104. 108.
Friedrichsruh 126. 80 (Abb. 78). 81 (Abb. 80); Mausoleum 81 (Abb. 81); Schloß- und Sterbezimmer des Fürsten Bismarck 80 (Abb. 79).
Friedrichsstadt 104. 105.

Garding 102.
Garlstebter Heide 143.
Geest 41.
Geeste 142. 145.
Geestemünde 153. 158. 113 (Abb. 117).
Geesthocht 126.
Geestland zwischen Unterelbe und Unterweser 142.
Geestufer van Schobüll 65.
Gealogisches 17.
Geargsheil 169.
Gerichtshügel 78.
Geschichtliches 58.
Gezeiten 7.
Glückstadt 112.
Galzwarben 159.
Gösche 140. 145.
Gating 92.
Gotteskaagsee 66.
Gramm 73.
Gröde 36. 90. 97; 37 (Abb. 33). 38 (Abb. 34). 39 (Abb. 35).
Grünenthal 109; Hochbrücke 49 (Abb. 45).
Grünlandmaar 144.
Grüppenbühren 160.

Hadel 90.
Habeln 128. 137. 140. 141.
Habeler Kanal 140.
Habeler Morsch 140.
Hadeler Maare 144.
Halemmer See 146.
Holligen 36. 94. 95. 96. 97. 10 (Abb. 9).
Holligwerft nahe vor dem Einsturz (Langeneß) 11 (Abb. 10).
Hamburg 114—126. 61 (Abb. 57). 62 (Abb. 58). 64 (Abb. 60); Fleet zwischen Deichstraße und Creman 58 (Abb. 54); Fleet bei der Reimersbrücke 59 (Abb. 55); Freihafenlagerhäuser 57 (Abb. 53); Großer Burstah 66 (Abb. 62); Hafen 54 (Abb. 50). 56 (Abb. 52); Hopfenmarkt 67 (Abb. 63); Jungfernstieg 73 (Abb. 69); Katharinenkirche 59 (Abb. 55); Kriegerdenkmal 72 (Abb. 68); Lombardsbrücke 68 (Abb. 64); Michaeliskirche 65 (Abb. 61); Nikolaikirche 67 (Abb. 63); Rathaus 69 (Abb. 65); Rothausbrunnen 71 (Abb. 67); Ratskeller 70 (Abb. 66); Sondtharkai 57 (Abb. 53); Seewarte 64 (Abb. 60); Segelschiffhafen 55 (Abb. 51); Steckelhörn 61 (Abb. 57); Winserbaum 60 (Abb. 56); neue Brücke nach Hamburg 96 (Abb. 100).
Hamburger Hallig 90.
Hamburger Volkstrachten 74 (Abb. 70).
Hamme 42. 144. 145.
Hammelwörden 139.
Harburg 137. 146; neue Brücke nach Hamburg 96 (Abb. 100).
Harlbucht 168.
Harletief 169.
Harlinger Land 168.
Harsefeld 142.
Harsselder Rücken 143.
Hasbruch 160.
Haselbarser Marschen 104. 112.
Haseldarfer Schloß 114.
Hattstedt 64.
Heibe 43. 105.
Helgoland 129—137. 89 (Abb. 92). (Abb. 93); Hengst und Narbspitze 94 (Abb. 98); Oberlonb und Unterland 95 (Abb. 99); Oberland und Nordspitze 91 (Abb. 95); Unterlonb und die Düne 2 (Abb. 1).
Helgoländer Fischerwohnung 93 (Abb. 97).
Helgoländerinnen 92 (Abb. 96).
Helmsand 94.
Hemmingstedt 106.
Hemmaar 146.
Heppens 162.
Hever 64. 90.
Himmelpforten 142. 143.
Hitzbank 102.
Hochland 140. 141.
Hochmoore 41. 42. 144.
Hochseefischerei, deutsche 13—15.
Hohe Lieth 143.
Hoher-Lieth 140.
Hoher Weg 158.
Hohewegsleuchtturm 154.
Hollerland 147.
Hooge 36. 90. 95. 96. 97.
Hoalsiel 162. 163.
Harneburg 138. 145.
Hörnum 86.
Horsbüll 66.
Horsbüllharbe 67. 68.
Horst 106.
Hoyer 50. 70. 71. 72.
Hoyerschleuse 70. 72.
Hube 159. 160.
Hüll 140.
Humptrup 71.
Hunte 158. 159. 161.
Hunte-Ems-Kanal 161.
Husum 62. 63. 64; Starms Grob in 12 (Abb. 11).
Husumer Au 39.
Hvibbing 72.
Hymensee 146.

Imsum 156.
Isensee 140.
Itzehoe 110. 111. 50 (Abb. 46).
Jade 158.
Jadebusen 158. 161.
Jerpstedt 72.
Jever 162. 169.
Jeverland 158. 162.
Jorbsand 94.
Jork 138. 143.
Jührbener Feld 158.
Juist 170. 171. 160 (Abb. 156). 161 (Abb. 157).
Jümmer 163.
Juvre 74.
Juvrer Tief 40.

Kaiser Wilhelm-Kanol 109. 45 (Abb. 42). 46 (Abb. 43). 47 (Abb. 44). 49 (Abb. 45).
Kaiser Wilhelm-Koog 104.
Kaltehafe 126.
Kampen 78. 84; Kurhaus 77; Leuchtturm 20 (Abb. 20).
Karalinensiel 162. 169.
Kehdingen 128. 137. 138. 139.
Kehdinger Moar 139. 144.
Keitum 75. 83. 23 (Abb. 22).
Kellinghusen 112.

Kirchwerder 126.
Kirkeby 74. 14 (Abb. 13).
Klaxdüll 67.
Klopstocks Grab 83 (Abb. 84).
Kniepsand 88.
Kongsmark 74.
Königshafen 79.
Königspesel 95.
Kornkoog 68.
Kranenburg 140.
Krempe 112.
Krempermarsch 104.
Kronprinzenkoog 104.
Krückau 112.
Krumme Hörn 167.
Kudensee 110.
Kurslack 126; Bauernhaus 77 (Abb. 75). 79 (Abb. 77).

Lägerdorf 112.
Lakoll 74; Blockhäuser 14 (Abb. 14).
Land und Leute 39.
Landschaftspalder 165.
Langeneß 25. 36. 97; Halligwerft 11 (Abb. 10); Peterswerft 34 (Abb. 31).
Langeneß-Nordmarsch 90. 96.
Langeoog 170; 141 (Abb. 138). 141 (Abb. 139); 143 (Abb. 141); Neutraler Strand 143 (Abb. 142).
Langeoog-Dünen 142 (Abb. 140).
Langlütjensand 156. 158.
Langwarden 160.
Leck 66.
Leda 158. 163. 164.
Leer 158. 164; Rathaus 125 (Abb. 126).
Lehe 154.
Lengener Land 164.
Lengener Moor 158. 163.
Lesum 42. 143. 145. 154.
Ley 164.
Lieth 112.
Lilienthal 143.
Lindhalm 66. 68.
Lintrup 73.
List 79.
Lister Tief 74. 79.
Litberg 143.
Lockstedt 112.
Lockstedter Lager 112.
Lohberg 143.
Lombardsbrücke in Hamburg 68 (Abb. 64).
Lornsenhain 86.
Lüdingworth 142.
Lügumkloster 73.
Lühe 138. 145.
Lunden 105.
Lune 145. 156.

Manö 39.
Marccardsmoor 167.
Marne 109.
Marschen 22. 41. 44. 46.
Marschlande am linken Elbufer 137.
Marschlande am rechten Weserufer 147.
Medem 140. 145.
Meldorf 107. 108. 43 (Abb. 40).
Meldorfer Bucht 94.
Midlum 156.
Miele 39.
Misselwarden 156.
Maderberg 131.
Mögeltondern 72.
Mönch 90 (Abb. 94).
Mönchshügel 75.
Maarburg 137.
Maore 43.
Moorbildungen 42.
Maorkolonien 144.
Maarkultur 144.
Maarmer Land 164.
Moornutzung 141.
Moarriem 159.
Marsum 75. 84.
Marsumkliff 75.
Möoverneſt 42 (Abb. 39).
Mulzum 156.
Munkehoi 75.
Munkmarsch 70. 83. 84.

Näs Odde 84.
Nebel, Kirchdorf 88.
Nesserland 165.
Neßmer Höft 165.
Neudorfer Hafen 109.
Neuenburg 162; Urwald von 160.
Neuengamme 126; Bauernhäuser in 76 (Abb. 73). 78 (Abb. 76).
Neuenlehn 154.
Neuhaus 140.
Neuland 139.
Neumühlen 128. 84 (Abb. 85).
Neustadt-Gödens 168.
Neuwerk 128. 158. 87 (Abb. 90).
Niedlum 92. 29 (Abb. 27).
Niebüll-Deezbüll 66.
Niedervieland 147.
Nienstedten 128.
Norddeich 168.
Norddeutscher Lloyd 148.
Norddorf 88.
Norden 168. 130 (Abb. 130); Lindgerikirche 131 (Abb. 131).
Nordenham 159. 160.
Norderneerland 168.
Norderney, Ausblick von den Dünen 155 (Abb. 152); Dünen 157 (Abb. 154); Leuchtturm 159 (Abb. 155); Seesteg 154 (Abb. 151); Strand 151 (Abb. 149).
Norderoog 36. 90. 96.
Norderpiep 40.
Nordmarsch 25. 36.
Nordsee, Grenzen 5; Salzgehalt 9.
Nordseeschiffahrt, deutsche 10.
Nordstrand 35. 64. 90. 93. 42 (Abb. 38).
Nordstrandisch-Moor 34. 90. 93. 97.
Nösse 84.

Oberahnsche Felder 162.
Obervieland 147.
Ocholt 163.
Odenbüll 93.
Ohlsdorf 126.
Oland 90. 96. 97. 35 (Abb. 32).
Oldenburg 158. 161; Lambertikirche 119 (Abb. 122); Rathaus 117 (Abb. 120); Schloß 116 (Abb. 119); der Stau in 118 (Abb. 121).
Oldenbüttel 153.
Oldendorf 164.
Oldersum 164.
Oslebshausen 152.
Oste 137. 140. 142. 145.
Ostemarsch 137. 140.
Oste-Moore 144.
Osterholz-Scharmbeck 152.
Oster-Ihlienworth 140.
Osterstade 154. 155.
Osterstader Moore 144.
Ostfriesische Inseln 158. 169.
Ostfriesland 163. 164. 165.
Ostringen 168.
Ottensen 128.
Otterndorf 141. 142.
Ovenum 92.

Paddingbüttel 156.
Panderkliff 83.
Papendurg 144.
Pellworm 35. 36. 90. 93. 96.
Pinnau 112.
Pinneberg 112.
Pahnshallig 90.
Poppendüttel 114.
Postfahrt durch das Wattenmeer 8 (Abb. 7). 9 (Abb. 8).
Predigtstuhl 90 (Abb. 94).

Rade 155.
Rahe 168.
Rantum 85. 21 (Abb. 21).
Rastede 161.
Rechtensleth 155.
Reiderland 164.
Reinbeck 126.
Reisby 72.
Remperbach 146.
Rettungsstationen 6 (Abb. 4). 16 (Abb. 16).
Riesum 66.
Risummoor 68.
Rixedüttel 156.
Rödding 73.
Radenäs 67.
Rodenkirchen 155. 159.
Röm 72. 74. 14 (Abb. 13).
Römer Tief 40. 74.
Römer Tracht, Mädchen in 15 (Abb. 15).

Rönnebeck 152.
Rotenburg 146.
Rotesand 154.
Rotes Kliff 75. 77. 78. 5 (Abb. 3).
Rottum 171.
Rungholter Sand 29.
Rustringen 158.

Sande 162.
Sandspierenfang 40 (Abb. 36).
Sankt Jürgens-Land 145.
Sankt Margareten 110.
Sankt Michaelisdonn 108.
Sankt Peter 102.
Saterland 163.
Sattelbüne 89.
Sauensiek 143.
Schackenburg, Schloß 72.
Scharhörn 128.
Scharhörnwatt 88 (Abb. 91).
Scherrebek 72. 74.
Schiffsunfälle 12.
Schleswig-Holsteinische Westküste 102.
Schnelldampfer „Auguste Victoria“ 63 (Abb. 59); „Kaiser Wilhelm der Große“ 97 (Abb. 101). 98 (Abb. 102). 99 (Abb. 103).
Schobüll, Geestufer 65.
Schobüller Berg 64.
Schwinge 137. 139. 145.
Seefeld 160.
Seehundsjäger 41 (Abb. 37).
Seestermühe 112.
Seestermüher Marsch 112.
Seewarte in Hamburg 64 (Abb. 60).
Sietland 140. 141.
Skalnasthal 88.
Solthörner Watt 158.
Sophienkoog 104.
Spieka 156.
Spiekeroog 170. 137 (Abb. 135). 138 (Abb. 136). 139 (Abb. 137).
Stade 139.
Stadland 158. 159.
Stedesand 66.
Stedinger Land 158. 159.
Steinhorst 114.
Stollhamm 160.
Störfluß 111.
Störtebecker Tief 168.
Stotel 155.
Strömungen 7.
Stubben 153.
Sturmfluten 7. 8. 26. 28. 29. 30. 32. 33.
Süddorf 88.
Süderhever 40.
Süderoog 90. 96.
Südfall 90.
Sülldeich, vom Bismarckstein gesehen 85 (Abb. 86).
Sülwert 92.
Sylt 36. 74—87. 16 (Abb. 16). 17 (Abb. 17).
Sylter Heide 77.

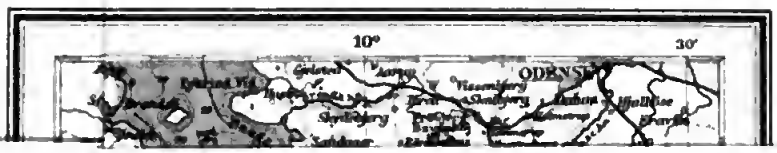
Tating 102.
Temperatur 8.
Teufelsbrücke 128.
Teufelsmoor 142. 144.
Tinnum 84.
Tostum 74.
Tondern 50. 70. 71.
Tönning 102; Hafen 13 (Abb. 12).
Tornesch 112.
Tossens 160.
Trachten: Hamburger Volkstrachten 74 (Abb. 70); Römer Tracht 15 (Abb. 15); Vierländer 75 (Abb. 72). 77 (Abb. 74).

Uhlenhorst 52 (Abb. 48).
Unterland (Helgoland) 129. 2 (Abb. 1).
Utersen 112.
Utersum 92.
Uwenberg 72.

Varel 160.
Vareler Hochmoor 158.
Vegesack 147. 152.
Versandetes Wrack 7 (Abb. 6).
Vieland 143. 155. 156.
Vierlande 126.
Vierländer 75 (Abb. 72). 77 (Abb. 74).
Viktoriahain 86.
Vogelkoje 80.
Volksdichte 80.

Waalhausen 144. 145.
Wandsbek 126; Denkmal für Matthias Claudius 75 (Abb. 71).
Wangerland 162. 168.
Wangeroog 170. 133 (Abb. 132). 134 (Abb. 133). 135 (Abb. 134).
Wanna 140.
Wannaer Moor 140.
Wanse 126.
Watten 22. 24. 25. 39. 44. 33 (Abb. 30).
Wattenmeer 64.
Weddingstedt 105.
Wedel 114.
Wedelau 114.
Weener 164.
Wendingstadt 29.
Wenningstedt 75. 77. 84; Rotes 5 (Abb. 3).
Werderland 147.
Werften 49.
Weser 143. 147. 158.
Weserbrücke in Bremen 104 (Abb. 106).
Wesselburen 105. 106.
Westerberg 142. 146.
Westerhever 102.
Westerland auf Sylt 75. 17 (Abb. 17). 18 (Abb. 18).
Westerstede 163.
Widau 70.
Wiedau 39.
Wiedingharde 67.
Wiegoldsbur 164.
Wiesede 167.
Wilhelmshaven 162; Kaiser Wilhelmsdenkmal 123 (Abb. 125); Kriegshafen und Hauptschleuse 121 (Abb. 123); Rathaus 122 (Abb. 124).
Wilster 110.
Wilstermarsch 104. 110.
Wingst 140. 142. 143. 146.
Wite Kliff 136.
Witsum 92.
Wittdün 88. 24 (Abb. 23).
Wittmund 162. 168. 169.
Worpswede 145. 152.
Wremen 156.
Wührden 155. 156.
Wümme 42. 145.
Wursten 137. 155. 156. 157.
Wyk 70. 90. 92. 3 (Abb. 2). 27 (Abb. 25). 31 (Abb. 29).

Zeven 142. 146.
Zwischenahner Meer 163.


10°
30'
ODENSE

MAR 9 1906
MAR 1 1911

Ger 3436.26
Deutsche Nordseeküste, Friesische
Widener Library 001548027
3 2044 086 097 391

Digitized by Google